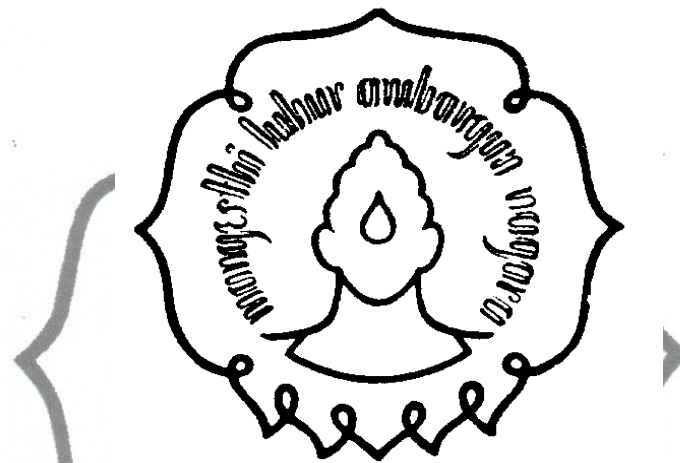


**PERAN JOGJA ONTHEL COMMUNITY (JOC) DALAM
MELESTARIKAN SEPEDA ONTHEL
DI KOTA YOGYAKARTA**

**Studi Kasus Tentang Peran Jogja Onthel Community (JOC) dalam
Melestarikan Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta**



Skripsi

**Diajukan untuk Melengkapi Tugas - tugas dan
Memenuhi Syarat - syarat untuk Mencapai Gelar Sarjana Sosial
Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Sebelas Maret Surakarta**

Oleh :

Ronald Junius IP

D 0306082

**JURUSAN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SEBELAS MARET
SURAKARTA**

commit to user
2011

PERSETUJUAN

Telah disetujui oleh Dosen Pembimbing dan siap diuji oleh Dewan Penguji

Skripsi

Jurusan Sosiologi

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Sebelas Maret

Surakarta



Dosen Pembimbing

Siti Zunarivah, S.Sos, M.Si

NIP. 19770719 200801 2 016

commit to user

PENGESAHAN

Telah Diuji dan Disahkan oleh Tim Penguji Skripsi

Jurusan Sosiologi

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Sebelas Maret

Surakarta

Hari : Rabu

Tanggal : 12 Januari 2011

Tim Penguji Skripsi

1. Ketua : Drs. Y. Slamet, MSc, PhD (.....)
NIP. 19480316 197612 1 001
2. Sekretaris : Drs. Bambang Santosa, M.Si (.....)
NIP. 19560721 198303 1 002
3. Penguji : Siti Zunariyah, S.Sos, M.Si (.....)
NIP. 19770719 200801 2 016

Mengetahui,

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Sebelas Maret

Dekan

Drs. Supriyadi, SN. SU

commit to user

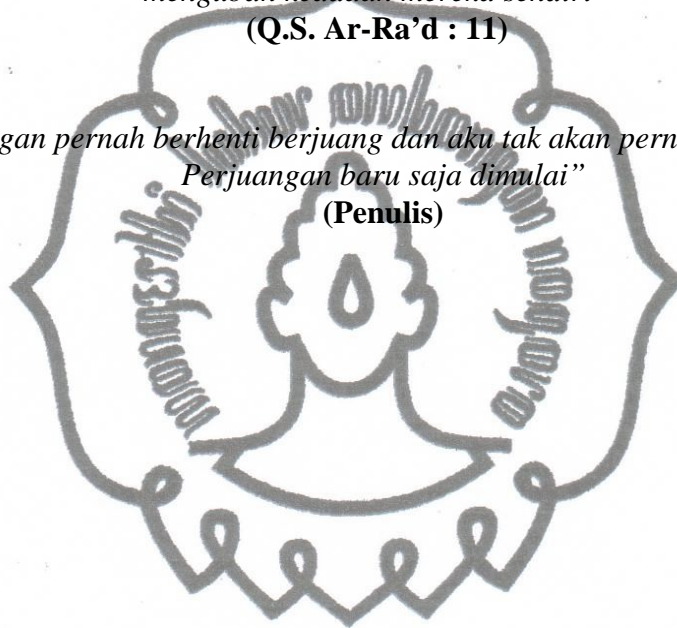
NIP. 19631014 198803 2 001

MOTTO

"Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya"
(Q.S. Al Baqarah : 286)

"Sesungguhnya Allah tidak akan mengubah keadaan suatu kaum sebelum mereka mengubah keadaan mereka sendiri"
(Q.S. Ar-Ra'd : 11)

*"Jangan pernah berhenti berjuang dan aku tak akan pernah berhenti.
Perjuangan baru saja dimulai"*
(Penulis)



commit to user

PERSEMBAHAN



Karya ini aku persembahkan untuk :

- ❖ Papah, Mamah dan Adik tercinta
Yang selalu memberikan kasih sayang,
dukungan dan nasehat untukku

commit to user

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah, segala puja dan puji kehadiran Allah SWT yang telah memberikan karunia-Nya. Sholawat dan salam semoga tetap tercurahkan kepada Rasulullah Muhammad SAW, keluarganya, para sahabat dan umatnya, karena hanya dengan rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul "Peran Jogja Onthel Community (JOC) dalam Melestarikan Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta".

Skripsi ini disusun dan dipersiapkan sebagai syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sosial di Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sebelas Maret. Berbagai pihak telah membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini, maka dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Drs. H. Supriyadi SN, SU selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sebelas Maret.
2. Dra. Hj. Trisni Utami, M.Si selaku Ketua Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sebelas Maret.
3. Drs. Bambang Santosa, M.Si selaku Pembimbing Akademik.
4. Siti Zunariyah, S.Sos, M.Si selaku Dosen Pembimbing yang telah dengan sabar memberikan motivasi, saran dan kritikan yang membangun.
5. Bapak dan ibu Dosen Jurusan Sosiologi FISIP UNS atas ilmu dan pengetahuan yang telah diberikan kepada penulis selama ini dan
commit to user

juga terima kasih kepada seluruh Staff FISIP UNS atas bantuannya selama ini.

6. Ahmad Fauzan selaku Ketua JOC atas izinnya untuk melakukan penelitian selama ini serta para informan dalam penelitian ini Supriyanto, Purwadi Adhi Karya, Rakha Aditya, Lukas Dwi Gunawan, Eko, Sigit, Wagiran, Dhimas Bonus Hartanto, Iwit Maorin, Edi Susanto, Bagus Kurniawan dan Ganjar Satrio.
7. Papah, Mamah dan adik tercinta Novia Kusumastuti Isharjanto Putri atas doa restu dan dukungannya yang telah diberikan.
8. Eva Meti Solena, teman yang selalu setia memberikan semangat untuk menyelesaikan skripsi ini.
9. Teman-teman Sosiologi 2006, khususnya Indah Astuti, Indra Wijaya, Krisnadi Janu Nugroho, dan Wisnu Maulana atas kebersamaannya selama ini.
10. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah banyak membantu selama proses penulisan skripsi ini berlangsung.

Penulis menyadari sepenuhnya akan keterbatasan kemampuan dan pengetahuan dalam penyusunan skripsi ini. Penulis mengharapkan kritik dan saran untuk memperbaiki penelitian selanjutnya. Pada akhirnya semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Surakarta, Januari 2011

commit to user

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN MOTTO	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR BAGAN	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
ABSTRAK	xv

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian	9
D. Manfaat Penelitian	9
E. Tinjauan Pustaka	10
1. Konsep	10
2. Penelitian Terdahulu	22
3. Kerangka Pemikiran	28

F. Landasan Teori	31
1. Teori Aksi	34
2. Teori Interaksionisme Simbolik	35
G. Definisi Konseptual	38
H. Metode Penelitian	40
1. Lokasi Penelitian	40
2. Jenis Penelitian	40
3. Populasi dan Sampel	42
4. Teknik Pengambilan Sampel	43
5. Sumber Data	44
6. Teknik Pengumpulan Data	45
7. Analisis Data	47
8. Validitas Data	51

BAB II DESKRIPSI LOKASI

A. Gambaran Umum Kota Yogyakarta	53
B. Kondisi Geografis dan Demografi	55
1. Kondisi Geografis Kota Yogyakarta	56
a. Batas Wilayah	56
b. Keadaan Alam	56
c. Luas Wilayah	57
d. Tipe Tanah	57
e. Iklim	58

commit to user

2. Kondisi Demografi Kota Yogyakarta	58
C. Profil JOC	59
1. Awal Terbentuknya JOC	62
2. Keanggotaan JOC	63
3. Tujuan Berdirinya JOC	64
4. Kategori Sepeda Onthel yang digunakan JOC	65
a. Sejarah Sepeda Onthel	65
5. Kegiatan JOC	74
6. Kepengurusan JOC	76
a. Sekretariat	76
b. Struktur Organisasi Kepengurusan JOC	77
c. Tugas dan Fungsi Pengurus JOC	78
d. Nama-nama Kepengurusan JOC	79

BAB III PEMBAHASAN

A. Profil Informan	80
B. Peran JOC dalam Melestarikan Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta	83
1. Pemaknaan Sepeda Onthel Sebagai Simbol yang digunakan JOC	83
2. Aksi Komunitas dalam Melestarikan Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta	96

commit to user

3. Eksistensi JOC dalam Mempertahankan Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta	103
4. Kelestarian Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta	115
C. Analisis Data	118
1. Peran JOC dalam Melestarikan Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta dilihat dari Aksi Komunitas ...	119
2. Sepeda Onthel Sebagai Simbol yang digunakan JOC	126
BAB IV PENUTUP	
A. Kesimpulan	130
B. Implikasi	132
1. Implikasi Empiris	132
2. Implikasi Teoritis	133
3. Implikasi Metodologis	134
C. Saran	135

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar	3
Tabel 1.2	Pemantauan Emisi Gas Buangan Kendaraan Bermotor	4
Tabel 3.1	Data Informan	82
Tabel 3.2	Alasan Informan dalam Memilih Merek Sepeda Onthel	91
Tabel 3.3	Pemaknaan Sepeda Onthel Sebagai Simbol yang digunakan JOC	95
Tabel 3.4	Aksi Komunitas dalam Melestarikan Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta	102
Tabel 3.5	Respons Masyarakat terhadap Keberadaan JOC dalam Mempertahankan Eksistensi Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta	114

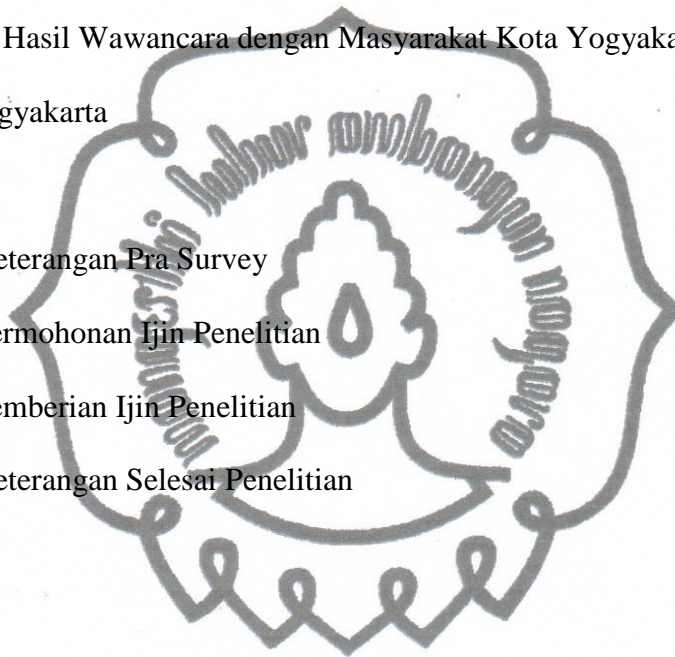
DAFTAR BAGAN

Bagan 1.1	Skema Kerangka Pemikiran	30
Bagan 1.2	Proses Analisa	50
Bagan 2.1	Struktur Organisasi Kepengurusan JOC	77



DAFTAR LAMPIRAN

1. Pedoman Wawancara
2. Hasil Wawancara
3. Matriks Hasil Wawancara dengan Jogja Onthel Community (JOC)
3. Matriks Hasil Wawancara dengan Masyarakat Kota Yogyakarta
4. Peta Yogyakarta
5. Gambar
6. Surat Keterangan Pra Survey
7. Surat Permohonan Ijin Penelitian
8. Surat Pemberian Ijin Penelitian
9. Surat Keterangan Selesai Penelitian



ABSTRAK

Ronald Junius Isharjanto Putra, Peran Jogja Onthel Community (JOC) dalam Melestarikan Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta. Skripsi, Surakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sebelas Maret, 2010

Kota Yogyakarta mempunyai banyak warisan bersejarah dari zaman dulu, salah satunya adalah sepeda onthel. Sebagai alat transportasi serba guna, keberadaan warisan sejarah yang satu ini sudah semakin terpinggirkan keberadaannya. Kalaupun dengan banyaknya motor atau mobil yang kian memacetkan jalan raya, yang secara tak langsung ikut andil mengotori udara. Hal ini yang melatarbelakangi JOC untuk melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta. Tujuan penelitian dalam studi ini adalah untuk mengetahui pemaknaan JOC terhadap sepeda onthel dan peran JOC melalui aksi komunitas dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif, dengan menggunakan metode studi kasus. Pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik sampel bertujuan (*purposive sampling*). Pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara dan dokumentasi. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan model analisa interaktif. Model interaktif ini terdiri dari tiga komponen utama, di antaranya adalah reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan serta verifikasi. Keabsahan data diuji melalui triangulasi data. Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan sebagai berikut :

Pertama, Para anggota JOC yang dinilai cukup heterogen ini mempunyai beragam pendapat dalam memaknai sepeda onthel sebagai simbol yang digunakan. Ada banyak merek sepeda onthel yang digunakan oleh JOC, seperti Simplex, Fongers, Phoniex, Batavus, dan Locomotief. Namun, hal ini tidak menjadi permasalahan yang mendasari setiap pilihan, baik individu maupun kolektif. Oleh sebab itu, JOC memiliki pandangan tersendiri yang semakin memperdalam kecintaan mereka dalam memaknai sepeda onthel, salah satunya adalah sepeda onthel sama halnya seperti "sahabat" yang selalu setia menemani.

Kedua, Peran JOC melalui aksi komunitas dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta, yaitu berkumpul di tiap malam minggu, berkeliling kota, touring, bakti sosial, tukar info seputar sepeda onthel dan pameran sepeda onthel. Selain itu, JOC juga ikut berpartisipasi dengan kegiatan dari Pemerintah Kota Yogyakarta diantaranya adalah berbagai event kesenian maupun budaya yang diselenggarakan di tiap sudut Kota Yogyakarta, seperti Jogja Java Carnival, Djokdja Onthel Carnival, peringatan SO 1 Maret dalam bentuk peluncuran program Sego Segawe dan berpartisipasi dalam memperingati hari besar Nasional. Dari kegiatan yang dilakukan JOC tersebut, masyarakat memberikan respons yang menjadi tolak ukur eksistensi sepeda onthel di Kota Yogyakarta.

Kata Kunci: Sepeda Onthel, Pemaknaan, Aksi, Eksistensi, Kelestarian

ABSTRACT

Ronald Junius Isharjanto Putra, The Role of Jogja Onthel Community (JOC) in Sustaining Bicycle in the city of Yogyakarta. Thesis, Surakarta: Faculty of Social and Political Sciences, University of Eleven March, 2010

The city of Yogyakarta has a lot of historic heritage from ancient times, one of which is the bicycle. As a versatile means of transportation, the existence of an historical heritage which has been increasingly marginalized existence. Defeated by the number of motorcycles or cars that increasingly jammed the roads, which indirectly contribute to polluting the air. This is the background to preserve JOC bicycle in the city of Yogyakarta. The purpose of the research in this study is to determine the meaning of the bicycle and JOC JOC role through community action in preserving the bicycle in the city of Yogyakarta.

This research is a qualitative descriptive study, using case study method. The samples in this study used a technique aimed samples (purposive sampling). Collecting data using observations, interviews and documentation. Data analysis in this study using the model of interactive analysis. This interactive model consists of three main components, among which are data reduction, data presentation, and drawing conclusions and verification. Data validity is tested through triangulation of data. Based on research results can be summarized as follows :

First, The JOC members are assessed fairly heterogeneous has a variety of opinions in meaning bicycle as a symbol that is used. There are many brands of bicycle used by the JOC, such as Simplex, Fongers, Phoniex, Batavus, and Locomotief. However, this may not be a problem that underlies every option, whether individual or collective. Therefore, the JOC has its own view of the increasingly deepening their love of understanding of bicycle, one of which is a bicycle just like a "friend" who is always faithful to accompany.

Second, the role of JOC through community action in preserving the bicycle in the city of Yogyakarta, which is gathered in every Saturday night, around town, touring, social service, exchange info about the bicycle and bicycle exhibition. In addition, the JOC also participated in the activities of the Government of Yogyakarta City include a variety of arts and cultural events held in every corner of the city of Yogyakarta, Jogja Java such as Carnival, Carnival onthel Djokdja, warnings SO March 1 in the form of launching programs and participate in the Sego Segawe National commemorate the big day. The activities performed JOC, the community responded to the existence of a benchmark bicycle in the city of Yogyakarta.

Keywords: Bicycle, Meaning, Action, Existence, Preservation

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada siang hari, terlihat reporter berita di salah satu stasiun televisi swasta yang sedang mewawancarai komunitas sepeda di Kota Yogyakarta. Tak seperti sepeda pada umumnya di masyarakat saat ini, bentuk sepedanya pun cukup unik dan pernah digunakan oleh nenek moyang sekitar tahun 1960-an dan semua sepeda tersebut berkategori klasik. Penampilan mereka pun tak seperti kebanyakan pakaian sekarang, tetapi dengan pakaian tempo dulu yang terlihat unik. Mereka yang berasal dari Jawa biasa menyebut sepeda tersebut dengan sebutan “*pit pancal*” sepeda kuno, sepeda unta, sepeda kebo, atau sepeda onthel. Sebelum melangkah lebih jauh ke latar belakang penelitian, perlu disampaikan bahwa semua inspirasi penulisan skripsi ini berawal dari siaran berita ini.

Kota Yogyakarta mempunyai banyak warisan bersejarah dari zaman dulu, salah satunya adalah sepeda onthel. Sebagai alat transportasi serba guna, keberadaan warisan sejarah yang satu ini sudah semakin tergerus perkembangan zaman sehingga sepeda onthel semakin terpinggirkan keberadaannya. Kalaupun dengan banyaknya motor atau mobil yang kian memacetkan jalan raya.

Sekitar tahun 1960-an, Kota Yogyakarta pernah dikenal sebagai kota sepeda. Predikat itu, terjadi karena sepeda motor masih sangat langka pada

saat itu. Bahkan jauh sebelum tahun 1960-an, sudah terlihat orang-orang menggunakan sepeda pergi ke kampus, ke kantor, ke sekolah, atau ke tempat-tempat tujuan lainnya. Pemandangan semacam itu, tampaknya sudah hilang seiring dengan kian majunya roda transportasi yang digunakan. Dominasi kendaraan bermotor menjadi sangat luar biasa, yang secara tak langsung ikut andil mengotori udara. Asap-asap yang mengepul setiap hari, menjadi kota tercemari. Oleh sebab itu, jika teringat kembali akan sepeda dan manfaatnya kendaraan bebas polusi itu sebagai alat transportasi, tentunya akan mengurangi frekuensi pencemaran. Sebab, naik sepeda lebih sehat dibandingkan naik kendaraan bermotor. Dilihat dari segi kecepatan, sepeda kalah dengan sepeda motor. Akan tetapi persoalannya bukan “siapa cepat dia dapat”. Ada tempatnya sepeda dan ada tempatnya pula sepeda motor serta kendaraan lainnya dan akhirnya kehadiran sepeda terpinggirkan.¹

Saat ini Kota Yogyakarta sedang menghadapi masalah yang cukup rumit berkaitan dengan transportasi darat. Jumlah penduduk yang semakin bertambah, dibarengi dengan meningkatnya daya beli masyarakat terhadap kendaraan bermotor memicu meningkatnya jumlah kendaraan bermotor. Sumber dari Kantor Ditlantas Polda Provinsi D.I Yogyakarta menyatakan, di Kota Yogyakarta, rata-rata setiap bulannya terjual 6000 sepeda motor. Sepeda motor adalah transportasi yang dominan di Kota Yogyakarta yaitu 83,5 % dari 273.538 kendaraan. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor roda dua di Kota Yogyakarta telah menggantikan alat transportasi lain misalnya bus yang hanya

¹ id.wikipedia.org/wiki/sepeda

beroperasi sebanyak 2.149 bus dan dapat dicermati banyak yang hanya mengangkut sedikit penumpang.

Tabel 1.1
Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar
Menurut Kabupaten/Kota dan Jenisnya di Provinsi D.I Yogyakarta
2000-2008

Kabupaten/Kota	Jenis Kendaraan					Jumlah
	Mobil Penumpang	Bus	Mobil Beban	Kendaraan Khusus	Sepeda Motor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1.Kulon Progo	4.080	438	2.840	60	84.447	91.895
2.Bantul	18.450	673	9.045	50	264.677	292.895
3.GunungKidul	5.230	749	4.505	65	99.289	109.838
4.Sleman	41.637	6.867	10.533	80	394.963	454.080
5.Yogyakarta	38.990	2.149	12.701	223	273.538	327.601
Provinsi DIY	108.387	10.876	39.654	478	1.116.914	1.276.309
2007	89.598	21.232	38.537	-	1.012.319	1.161.686
2006	84.786	17.673	36.812	-	916.204	1.055.475
2005	82.705	14.685	35.670	-	843.077	976.137
2004	78.817	9.968	34.031	-	755.101	877.917
2003	74.728	8.039	32.520	-	666.941	782.228
2002	70.203	7.400	30.816	-	597.143	705.562
2001	67.309	6.591	27.745	-	539.448	641.093
2000	64.272	5.977	26.302	-	490.641	587.192

Sumber: Kantor Ditlantas Polda Provinsi D.I Yogyakarta

Secara umum, penambahan sepeda motor memang lebih pesat dibandingkan kendaraan roda empat. Setiap tahun, jumlah kendaraan roda dua pada tahun 2007 bertambah 1.012.319, sementara kendaraan roda empat hanya 89.598. Berdasarkan data Polda DIY, jumlah kendaraan bermotor terbanyak berada di Kabupaten Sleman, yaitu 394.963 unit atau 86,98 persen dari total jumlah kendaraan bermotor. Padahal, panjang jalan di kota hanya 224,86 kilometer. Tak heran, di sejumlah ruas jalan vital, seperti jalan Malioboro dan sekitarnya kerap terjadi kemacetan yang cukup panjang.

Gas buang kendaraan bermotor seperti CO, CO₂ dan Timbal (Pb) menimbulkan masalah pernafasan dan kesehatan. Meningkatnya jumlah CO₂ yang dilepas ke atmosfer semakin meningkatkan efek rumah kaca dengan semakin meningkatnya suhu udara.

Tabel 1.2

Pemantauan Emisi Gas Buangan Kendaraan Bermotor

No	Lokasi	Nilai emisi gas buang (ug/m ³)
1	S-4 Galeria Mall	458.0
2	S-3 Borobudur Plaza	624.0
3	S-4 Pingit	1048.0
4	S-4 Wirobrajan	780.0
5	Jl Abubakar Ali	262.0
6	Jl Malioboro	1048.0
7	Kraton	195.0

Sumber: Pusat Studi Transportasi Massal (PUSTRAL) UGM

Institut for Transportation and Development Policy (ITDP) Amerika Serikat pada tahun 2003 menyatakan bahwa emisi gas buangan dari kendaraan bermotor di Kota Yogyakarta yang berupa hidrokarbon sudah melebihi ambang batas baku mutu udara ambient nasional yang ditetapkan pada PP RI No 41 tahun 1999 yaitu sebesar 160 ug/m³. Udara Kota Yogyakarta pun semakin hari semakin panas, padahal Kota Yogyakarta terletak tidak jauh dari Gunung Merapi, tetapi suhu udaranya sangat jauh berbeda dengan suhu udara pegunungan yang menyejukkan. Jika anda adalah penduduk asli Kota Yogyakarta, maka anda akan sangat merasakan peningkatan suhu kota ini dahulu dengan sekarang. Salah satu penyebab meningkatnya suhu di kota ini adalah efek rumah kaca, apalagi jika anda terjebak macet pada siang hari diantara himpitan kendaraan-kendaraan bermotor yang ada di sekitar, anda bukan hanya merasakan panas matahari yang menyengat dan efek rumah kaca, tetapi anda juga akan merasakan panasnya knalpot kendaraan bermotor yang ada di sekitar anda.

Ditinjau dari sisi konsumsi energi pada sektor transportasi, sektor ini merupakan pengonsumsi energi terbesar setelah sektor industri dan rumah tangga. Apalagi dapat dicermati bahwa khususnya di Kota Yogyakarta yang bukan merupakan kota industri, tentunya sektor transportasi berpeluang lebih besar untuk menjadi sektor pengonsumsi energi di Kota Yogyakarta.

Secara umum dapat disimpulkan bahwa permasalahan transportasi di Kota Yogyakarta dipengaruhi oleh :

1. Tidak seimbang nya penambahan jaringan jalan serta fasilitas lalu lintas dan angkutan bila dibandingkan dengan pesatnya pertumbuhan kepemilikan kendaraan yang berakibat pada meningkatnya volume lalu lintas.
2. Meningkatnya mobilitas orang, barang, jasa dan pariwisata.
3. Kurang disiplinnya pengemudi.
4. Menurunnya kondisi fisik angkutan.
5. Permasalahan tarif dan rute atau trayek.
6. Manajemen lalu lintas yang kurang baik.
7. Ketidakterpaduan pengelolaan sistem transportasi.
8. Pengembangan kota yang tidak diikuti dengan struktur tata guna lahan yang serasi (tata ruang belum terpadu).

Sementara itu, menjadi keprihatinan pula kurangnya kesadaran masyarakat dalam mengulang kembali romantisme bersepeda. Persaingan dalam masalah efisiensi dan efektifitas, bisa jadi alasan untuk lebih memilih kendaraan bermotor. Secara garis besar, kurangnya kesadaran “ngonthel” di Indonesia khususnya di Kota Yogyakarta, tidak seperti di Jepang, Australia, dan Belanda.

Orang yang “*gumunan*”² sering mengatakan bahwa satu orang Jepang kualitas dan tenaganya sama dengan 5 orang Indonesia. Sementara satu orang Korea sama dengan 3 orang Jepang. Jadi, 15 orang Indonesia baru bisa menandingi satu orang Korea. Hal ini yang dibandingkan adalah stamina dan

etos kerjanya, keuletan dan kerajinannya, kadar profesionalitas dan managerialnya.³

Namun, seperti yang telah disampaikan di awal paragraf ini, di tahun 2010 ini, di mana banyak hal sudah serba modern, masih saja ada sebagian kecil orang tak dibatasi oleh usia yang masih menggunakan sepeda onthel, di mana sepeda onthel tersebut pertama kali muncul dan menjamur ketika mereka belum lahir, atau paling tidak ketika mereka yang tinggal di pedesaan. Hal ini cukup unik mengingat masa-masa mereka dikelilingi dengan modernisasi dan yang menarik kota ini terus maju dan menjadi modern dengan tetap mempertahankan sepeda onthel di Kota Yogyakarta.

Eksistensi sepeda onthel di Kota Yogyakarta, semakin diperkuat dengan hadirnya Jogja Onthel Community (JOC). Disinilah teman-teman sesama penggemar sepeda onthel saling berkomunikasi. Terbentuknya komunitas ini, diawali dari hanya sekedar ngumpul-ngumpulnya para pecinta sepeda onthel, di era tahun 1990-an.⁴ Dengan membentuk komunitas mereka berharap agar sepeda onthel yang pernah menjadi alat transportasi utama tetap eksis karena komunitas sepeda onthel akan menjadi salah satu garda terdepan untuk mensosialisasikan kembali pentingnya naik sepeda onthel. Hal ini dikarenakan untuk melawan arus modernisasi harus membentuk suatu komunitas yang mempunyai tujuan yang dicapai secara bersama. Selain itu, keranjingan masyarakat terhadap sepeda onthel adalah tepat bersamaan

³ Emha Ainun Nadjib. *Kagum Pada Orang Indonesia*. Yogyakarta: Progress. 2008: 22

⁴ news.indosiar.com

dengan berkembangnya ancaman global warming, Bahan Bakar Minyak (BBM) semakin mahal dan polusi udara semakin tidak terkendali.

Berbagai usaha telah ditempuh untuk mewujudkan cita-cita melestarikan sepeda onthel. Dalam kali ini JOC sebagai salah satu dari komunitas sepeda onthel yang ada, melakukan beberapa hal untuk mencapai tujuannya yaitu melestarikan dan membudayakan bertransportasi dengan sarana sepeda onthel, usaha itu antara lain: jalan-jalan berkeliling kota, tukar info seputar sepeda onthel, pameran sepeda klasik jenis onthel, dan sebagainya. Tapi bagaimanapun, tidak semua masyarakat memiliki kesadaran untuk melestarikan itu. Adakala sebagian dari mereka melakukan aktivitasnya dengan mengendarai sepeda motor. Hal tersebut bisa saja terjadi karena beberapa sebab misalnya pudarnya budaya “ngonthel” di masyarakat, pengaruh budaya barat dari situasi yang timbul dapat mempengaruhi masyarakat untuk lebih *pragmatis*⁵ dan kegagalan sosialisasi. Maka dari itu, hasil dari penelitian ini akan berguna dalam menggambarkan peran JOC dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta dan hal ini menjadi semakin menarik untuk diteliti lebih lanjut agar sesuai dengan tujuan yang diharapkan.

B. Perumusan Masalah

Dari uraian latar belakang di atas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah :

⁵ Pola pikir atau cara pandang orang yang bersifat praktis dan efisien

1. Bagaimana pemaknaan JOC terhadap sepeda onthel ?
2. Bagaimana peran JOC melalui aksi komunitas dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta ?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang diharapkan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pemaknaan JOC terhadap sepeda onthel.
2. Untuk mengetahui peran JOC melalui aksi komunitas dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan serta manfaat terutama bagi perkembangan ilmu pengetahuan yang berhubungan dengan konsep penelitian tersebut. Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat Teoritis
 - a. Hasil penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai contoh dalam melestarikan sepeda onthel pada komunitas sepeda onthel yang lain.
 - b. Hasil penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai tambahan informasi terutama kajian-kajian sosiologis bagi penelitian selanjutnya yang sejenis.

2. Manfaat Praktis

- a. Mengembangkan penalaran, membentuk pola pikir dinamis, sekaligus untuk mengetahui kemampuan peneliti dalam menerapkan ilmu yang diperoleh.
- b. Untuk memenuhi Tugas Akhir Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Sebelas Maret.

E. Tinjauan Pustaka

1. Konsep

1.1 Peran JOC dalam Melestarikan Sepeda Onthel

Peran (*role*) merupakan aspek yang dinamis dari kedudukan (status). Apabila seseorang melakukan hak-hak dan kewajiban-kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka dia (lembaga) menjalankan suatu peran keduanya tidak bisa dipisah-pisahkan, karena yang satu tergantung yang lain dan sebaliknya. Peran yang melekat pada diri seseorang harus dibedakan dengan posisi dalam pergaulan kemasyarakatan. Posisi seseorang dalam masyarakat merupakan unsur statis yang menunjukkan tempat individu pada organisasi masyarakat.

Pentingnya peran adalah bahwa hal itu mengatur perikelakuan seseorang atau lembaga dan juga menyebabkan seseorang atau lembaga pada batas-batas tertentu dapat meramalkan perbuatan-perbuatan orang lain, sehingga orang atau lembaga yang bersangkutan akan dapat menyesuaikan perikelakuan sendiri dengan perikelakuan orang-orang

kelompoknya. Peran tersebut diatur oleh norma-norma yang berlaku dalam masyarakat.

Peran lebih banyak menunjuk pada fungsi, penyesuaian diri dan sebagai suatu proses. Jadi, tepatnya adalah bahwa seseorang (lembaga) menduduki suatu posisi atau tempat dalam masyarakat serta menjalankan suatu peran. Suatu peran mencakup tiga hal, yaitu :

1. Peran meliputi norma-norma yang dihubungkan dengan posisi atau tempat seseorang dalam masyarakat. Peran dalam arti ini meliputi rangkaian peraturan-peraturan yang membimbing seseorang dalam kehidupan kemasyarakatan.
2. Peran adalah konsep perihal apa yang dapat dilakukan oleh individu dalam masyarakat dalam organisasi.
3. Peran juga dapat dikatakan sebagai perilaku individu yang penting bagi struktur sosial masyarakat.⁶

Pembahasan peran-peran tertentu yang melekat pada lembaga dalam lembaga masyarakat penting bagi hal-hal sebagai berikut :

1. Bahwa peran-peran tertentu harus dilaksanakan apabila struktur masyarakat hendak dipertahankan kelangsungannya.
2. Peran tersebut seyogyanya diletakkan pada individu-individu yang oleh masyarakat dianggap mampu melaksanakannya. Mereka harus terlebih dahulu terlatih dan mempunyai pendorong untuk melaksanakannya.

3. Dalam masyarakat kadang-kadang dijumpai individu yang tak mampu melaksanakan perannya sebagaimana diharapkan oleh masyarakat, oleh karena mungkin pelaksanaannya memerlukan pengorbanan yang terlalu banyak dari kepentingan pribadinya.
4. Apabila semua orang sanggup dan mampu melaksanakannya perannya, belum tentu masyarakat dapat memberikan peluang-peluang yang seimbang. Bahkan seringkali terlihat betapa masyarakat terpaksa membatasi peluang-peluang tersebut.⁷

Peran yang dimaksud dalam penelitian ini adalah JOC yang merupakan suatu komunitas sepeda onthel yang melestarikan dan membudayakan bertransportasi dengan sarana sepeda onthel di Kota Yogyakarta.

1.2 Komunitas

Ada banyak definisi untuk dapat menjelaskan tentang arti komunitas dalam konteks sosiologis. Pertama dari, Hillery (1955). Dalam hal ini komunitas dijelaskan dengan empat pendekatan, yaitu :

1. Terbentuk dari sekelompok orang.
2. Saling berinteraksi secara sosial di antara anggota kelompok itu.
3. Berdasarkan adanya kesamaan kebutuhan atau tujuan dalam diri mereka atau di antara anggota kelompok yang lain.

⁷ Ibid: 246

4. Adanya wilayah-wilayah individu yang terbuka untuk anggota kelompok yang lain.

Kedua dari, Drs. D. Hendro Puspito. Menurutnya komunitas adalah suatu kelompok teritorial yang membina hubungan para anggotanya dengan menggunakan sarana-sarana yang sama untuk mencapai tujuan yang sama. Drs. D. Hendro Puspito mengemukakan bahwa komunitas mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :

1. Kesatuan hidup yang teratur dan tetap

Komunitas bukanlah suatu kumpulan sementara atau kerumunan, maka harus dikatakan bahwa komunitas termasuk jenis kelompok sosial yang memiliki warna tersendiri dalam hal kebersamaannya. Dari sudut pandangan ini pengertian komunitas tidak sama dengan pengertian masyarakat karena lingkup masyarakat lebih luas daripada lingkup komunitas. Dengan kata lain komunitas adalah bagian dari masyarakat atau satu segmen dari masyarakat.

2. Bersifat teritorial

Unsur utama dan khas yang menandai suatu kelompok sosial sebagai komunitas adalah unsur tanah daerah yang sama tempat kelompok itu berada. Dengan kata lain, anggota-anggota dari komunitas benar-benar “terpaku dan terpadu” pada tanah. Mungkin terjadi anggota komunitas mempunyai darah, tradisi dan nasib yang sama, tetapi itu semua bukan merupakan sudut

pandangan yang khas dari komunitas. Begitu pula sosiologi menyatakan unsur teritorial sebagai unsur terpenting dari komunitas.

3. Tidak mengandung pengertian regionalisme

Kata *regio* berarti wilayah yang cukup luas, dapat meliputi satu propinsi atau lebih. Gagasan regionalisme hendak menonjolkan nilai-nilai kebesaran dan keunggulan suatu wilayah atau propinsi atas wilayah atau propinsi lain. Dalam bahasa politik wilayah disebut daerah istimewa dan memiliki tersendiri sedangkan komunitas sosial tidak demikian.⁸

Ketiga, dari Wikipedia. Dalam Wikipedia pengertian komunitas adalah sebuah kelompok sosial dari beberapa organisme yang berbagi lingkungan, umumnya memiliki ketertarikan yang sama. Dalam komunitas manusia, individu-individu di dalamnya dapat memiliki maksud, kepercayaan, sumber daya, preferensi, kebutuhan, risiko dan sejumlah kondisi lain yang serupa. Komunitas berasal dari bahasa Latin *communitas* yang berarti "kesamaan", kemudian dapat diturunkan dari *communis* yang berarti "sama, publik, dibagi oleh semua atau banyak".⁹

Dari beberapa definisi di atas, komunitas dapat diartikan sebagai suatu kelompok yang anggotanya memiliki ciri-ciri serupa, yang biasanya dihimpun oleh rasa memiliki atau bisa pula ikatan dan interaksi sosial tertentu yang menjadikan kelompok itu sebagai suatu identitas sosial

⁸ Drs. D. Hendro Puspito. *Sosiologi Sistematis*. Yogyakarta: Kanisius. 1989: 57

⁹ id.wikipedia.org/wiki/komunitas

tersendiri. Dengan kata lain, bahwa melalui pengalaman berkelompok atau bermasyarakat dapat mengeluarkan pendapat dengan cara berinteraksi di dalam komunitas.

Dalam suatu komunitas, hubungan sosial antar anggota merupakan hal yang sangat penting karena ini merupakan landasan dari komunitas tersebut. Hubungan sosial didefinisikan Weber sebagai tindakan yang dilakukan oleh beberapa orang atau aktor yang berbeda-beda, sejauh tindakan itu mengandung makna dan dihubungkan serta diarahkan pada tindakan orang lain.

Supaya keberadaan suatu komunitas diakui, maka suatu komunitas harus dapat bertahan. Menurut Talcott Parsons agar tetap bertahan, suatu sistem harus memiliki empat fungsi ini (AGIL) antara lain :

1. *Adaptation* (Adaptasi)

Sebuah sistem harus menanggulangi situasi eksternal yang gawat. Sistem harus menyesuaikan diri dengan lingkungan dan menyesuaikan lingkungan itu dengan kebutuhan.

2. *Goal attainment* (Pencapaian tujuan)

Sebuah sistem harus mendefinisikan dan mencapai tujuan utamanya.

3. *Integration* (Integrasi)

Sebuah sistem harus mengatur antar hubungan bagian-bagian yang menjadi komponennya. Sistem juga harus mengelola antar hubungan ketiga fungsi lainnya.

commit to user

4. *Latency* (Latensi atau pemeliharaan pola)

Sebuah sistem harus memperlengkapi, memelihara dan memperbaiki, baik motivasi individual maupun pola-pola kultural yang menciptakan dan menopang motivasi.

Komunitas termasuk ke dalam kajian sosiologi karena dalam komunitas biasanya terdapat mekanisme-mekanisme tertentu, seperti difusi, konflik sosial, gerakan sosial dan lain-lain yang mendukung atau menghambat sebuah perubahan. Di samping itu, komunitas juga memainkan sebuah peran dalam masyarakat sehingga menarik untuk diteliti.

Komunitas yang dimaksud adalah kelompok orang yang tergabung dalam JOC yang menduduki wilayah Kota Yogyakarta dan bertindak secara kolektif untuk menjadi komunitas yang kreatif. Tentunya tindakan sosial perlu dilakukan oleh JOC agar mereka mengenal, memahami dan kemudian melakukannya. Tindakan sosial tersebut kemudian diwujudkan dalam kegiatan seperti bakti sosial membersihkan Jalan Malioboro, berkeliling Kota Yogyakarta mengajak masyarakat untuk hidup sehat.

Tindakan sosial yang dilakukan oleh JOC didasari oleh beberapa faktor, antara lain: berkembangnya ancaman global warming dan BBM semakin mahal dan polusi udara semakin tidak terkendali. Berawal dari keprihatinan tersebut, kemudian memunculkan beberapa komunitas sepeda onthel selain JOC di Kota Yogyakarta, antara lain: PODJOK (Paguyuban Onthel Jogjakarta), OPOTO (Onthel Potorono), dan PORY (Paguyuban

Onthel Rabuk Yuswo). JOC merupakan komunitas sepeda onthel yang mempunyai gambaran tentang ciri khas mereka tersendiri dibandingkan komunitas sepeda onthel lainnya. Selain itu, JOC mempunyai pandangan yang berbeda dalam memaknai sepeda onthel yang semakin memperdalam kecintaan mereka terhadap sepeda onthel. Namun, pada umumnya JOC sebagai salah satu komunitas juga mempunyai tujuan yang sama yaitu ingin melestarikan salah satu alat transportasi yang pernah menjadi gaya hidup di Kota Yogyakarta dan kembali menghangatkan kota yang juga pernah mendapat gelar kota sepeda dengan menggunakan alat transportasi yang ditemukan di abad 18 ini.

1.3 Pemaknaan

Pemaknaan adalah suatu usaha menafsirkan dan memahami aksi atau tindakan sosial serta antar hubungan sosial untuk sampai kepada suatu penjelasan kausal.¹⁰ Dalam konteks komunikasi makna atau pemaknaan akan selalu muncul dalam episode pembuatan pesan, penerimaan pesan dan proses yang berlangsung di dalamnya. Komunikasi melalui isyarat-isyarat sederhana adalah bentuk paling elementer dan yang paling pokok dalam komunikasi. Tetapi, pada masyarakat manusia “isyarat” komunikasi yang dipakai tidaklah terbatas pada bentuk komunikasi ini. Hal ini disebabkan karena manusia mampu menjadi objek untuk dirinya sendiri (dan juga sebagai objek yang bertindak) dan melihat tindakan-tindakannya

¹⁰ Dhimas Putut Marsanto. *Pemaknaan Remaja terhadap Permainan Modern Dance Revolution*. Skripsi. UNS Surakarta. 2003: 29

seperti orang lain dapat melihatnya. Dengan kata lain, manusia dapat membayangkan dirinya secara sadar dalam perilakunya dari sudut pandangan orang lain. Sebagai akibatnya, mereka dapat mengonsentrasikan perilakunya dengan sengaja untuk membangkitkan tipe respon tertentu dari orang lain.¹¹

Karakteristik khusus dari komunikasi manusia adalah mereka tidak terbatas hanya menggunakan isyarat-isyarat fisik. Di dalam berkomunikasi manusia menggunakan kata-kata, yakni simbol-simbol suara yang mengandung arti bersama dan bersifat standar. Dalam hal ini, tidak perlu selalu ada hubungan yang instrintik antara bunyi tertentu dengan respons yang disimbolkannya. Namun, perlu diingat makna dari simbol tertentu tidak selalu bersifat universal, berlaku sama di setiap situasi dan daerah. Nilai atau makna sebuah simbol tergantung kepada kesepakatan orang-orang atau kelompok yang mempergunakan simbol itu. Menurut Leslie White (1968), makna suatu simbol hanya dapat ditangkap melalui cara-cara nonsensoris, yakni melalui proses penafsiran (*interpretative process*). Makna dari suatu simbol tertentu dalam proses interaksi sosial tidak begitu saja bisa langsung diterima dan dimengerti oleh semua orang, melainkan harus terlebih dulu ditafsirkan. Maka dari itu, suatu simbol tergantung konteks situasi dan daerah di mana simbol itu dipergunakan.¹²

Jadi, dapat dijelaskan bahwa simbol adalah gambar, bentuk, atau benda yang mewakili suatu gagasan, benda, ataupun jumlah sesuatu.

¹¹ J. Dwi Narwoko dan Bagong Suyanto. *Sosiologi: Teks Pengantar & Terapan*. Jakarta: Kencana. 2004: 16

¹² Ibid: 17-18

Meskipun simbol bukanlah nilai itu sendiri, namun simbol sangatlah dibutuhkan untuk kepentingan penghayatan akan nilai-nilai yang diwakilinya. Sedangkan dalam penelitian ini yang dimaksud dengan pemaknaan adalah memberi makna sepeda onthel dari suatu simbol yang dipergunakan JOC yang menjalankan peran dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta.

1.4 Aksi

Menurut Glen (1993:29-32), aksi komunitas melibatkan masyarakat untuk menyampaikan tuntutan mereka pada para pembuat kebijakan dan menunjukkan apa yang menjadi minat dan kepentingan mereka serta mereka mengharapkan agar para pembuat kebijakan mau menanggapi tuntutan mereka.¹³

Glen (1993) menyatakan bahwa aksi komunitas biasanya terkait dengan suatu isu khusus yang dirasa "merisaukan" oleh suatu komunitas. Isu tersebut mungkin merupakan isu yang khusus bagi sekelompok orang yang berada di wilayah tertentu atau mungkin merupakan isu yang dirasakan oleh masyarakat secara umum. Kesamaan pengalaman terhadap hal yang dianggap tidak "menyenangkan" tersebut dapat menjadi tenaga penggerak untuk mengorganisasi kekuatan yang akan memunculkan solidaritas kolektif. Solidaritas kolektif ini merupakan tenaga penggerak yang utama untuk munculnya suatu gerakan komunitas (*community*

movement). Tanpa adanya solidaritas kolektif sebagai energi utama dari gerakan ini, aksi-aksi yang akan dilakukan menjadi lemah dan tidak mempunyai cukup kekuatan untuk memengaruhi para pembuat kebijakan. Ketika masyarakat (komunitas) ingin menggoyang suatu sistem yang sudah mapan, mereka sangat membutuhkan adanya solidaritas kolektif untuk menjamin keberhasilan gerakan mereka.¹⁴

Sesuai dengan penelitian ini yang bertujuan mengetahui peran JOC melalui aksi komunitas dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta, aksi yang dimaksud adalah perilaku yang disengaja dalam melakukan suatu tindakan sosial yang dilakukan oleh JOC dengan tujuan melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta.

1.5 Eksistensi

Berdasarkan Kamus Umum Bahasa Indonesia, eksistensi memiliki arti adanya; keberadaan.¹⁵ Jadi, eksistensi adalah sebuah filsafat yang memandang segala gejala yang berpangkal pada keberadaan dan titik sentralnya adalah manusia dalam menjalankan peran dan kedudukannya di dalam masyarakat melalui sikap, tindakan dan perilakunya untuk mempertahankan apa yang menjadi salah satu di antara pilihan yang jumlahnya tidak terbatas. Artinya, dari definisi di atas dapat ditarik kesimpulan sesuai penelitian ini bahwa eksistensi merupakan sekelompok orang yang berpangkal pada keberadaan dalam menjalankan peran dan

¹⁴ Ibid: 153-154

¹⁵ Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka. 2005: 141

kedudukannya melalui tindakan sosial untuk mencapai tujuan yang hendak dicapai, dan dalam penelitian ini yang dimaksud para anggota JOC terhadap keberadaan tersebut adalah sepeda onthel.

1.6 Kelestarian

Kelestarian berasal dari kata lestari, berdasarkan Kamus Umum Bahasa Indonesia yang artinya kekal; langgeng; tetap seperti keadaan semula.¹⁶ Kelestarian adalah keadaan yang tetap seperti semula atau keadaan yang tidak berubah-ubah dengan tujuan mempertahankan, baik sifat maupun bentuknya. Kata lestari itu sendiri dapat diartikan bagian dari lingkungan di sekitar masyarakat. Misalnya menjaga kelestarian lingkungan hidup, menjaga kelestarian budaya tradisional dan sebagainya, Namun, dalam penelitian ini yang dimaksud dengan kelestarian merupakan menghantarkan suatu individu maupun kelompok untuk mempertahankan sepeda onthel ke dalam gagasan atau konsep masa lalu dan masa depan di Kota Yogyakarta.

Sesuai dengan judulnya "Peran JOC dalam Melestarikan Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta. Penelitian ini mempunyai perumusan masalah yang berusaha menggambarkan bagaimana pemaknaan JOC terhadap sepeda onthel dan bagaimana peran JOC melalui aksi komunitas dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta agar sesuai dengan tujuan yang diharapkan. Untuk mencapai maksud tersebut, tentunya analisis

¹⁶ Ibid: 287

sosiologislah yang tepat untuk digunakan karena permasalahan yang ada adalah objek kajian dari sosiologi.

2. Penelitian Terdahulu

Pada tahun 1960-an, sepeda menjadi alat transportasi dominan di Kota Yogyakarta. Dahulu sepeda adalah alat transportasi yang paling diminati karena di samping murah juga menyehatkan badan dan tanpa bahan bakar minyak. Merujuk pada penelitian Bismo Jelantik Joyodiharjo, 2007 dengan judul “Desain Sepeda Alternatif Untuk Komunitas Pekerja Kantor Yang Bersepeda”.

Fenomena yang terjadi akhir-akhir ini adalah munculnya komunitas pekerja kantor yang menggunakan sepeda sebagai sarana transportasi. Hal tersebut berlangsung ketika harga BBM merangkak naik dan kemacetan terjadi di kota-kota besar di Indonesia. Selain itu, kesadaran akan lingkungan dan kesehatan juga menjadi alasan mengapa komunitas tersebut berkembang dengan pesat, sekitar 2000 orang di kota Jakarta terdaftar dalam situs komunitas pekerja kantor bersepeda (mereka menamakan dirinya *bike 2 work community*) b2w-Indonesia dan lebih dari 1000 orang terdaftar di *bike commuter* bandung. Masih banyak lagi pengguna sepeda yang menggunakan sepedanya ke kantor dan tidak terhubung dengan internet.

Dilihat dari fungsi utamanya, bersepeda dapat dibagi menjadi 2 kelompok besar, yaitu yang bersepeda untuk sarana bertransportasi
commut to user

(kebutuhan hidup) dan bersepeda untuk hobi dan olahraga (rekreasi). Namun, jika kita melihat lebih ke dalam lagi, terdapat pula keinginan untuk memenuhi kebutuhan yang lain, misalnya eksistensi diri, rasa bangga bersepeda, memenuhi rasa ingin mencoba sesuatu yang canggih (*gadget minded*) atau ingin masuk ke dalam komunitas ramah lingkungan.

Hipotesisnya adalah bahwa desain produk sepeda berdasarkan tingkah laku (*behavioural design*) yang sesuai akan cocok digunakan dan sesuai dengan konsep ramah lingkungan di Indonesia. Sepeda sendiri merupakan desain produk transportasi yang telah berkembang selama 100 tahun lebih dan mencapai titik kematangan. Namun menurut pengamatan awal, sepeda yang digunakan untuk keperluan bersepeda ke kantor oleh komunitas pekerja bersepeda tersebut merupakan sepeda gunung yang sebenarnya tidak begitu sesuai dengan kegiatan tersebut. Selain itu terdapat pula masalah lalu lintas serta parkir dan masalah-masalah lainnya, misalnya keamanan, kepraktisan dan ergonomi.

Pada thesis atau proyek desain ini, penulis akan mencoba memberikan alternatif desain sepeda yang sesuai dengan kegunaan dan mencoba menyelesaikan masalah, berdasarkan kebutuhan dan problem yang ditemukan. Selain itu, desain sepeda tersebut akan memenuhi standar desain yang ada seperti fungsi, ergonomi, produksi, keamanan, ekonomi dan kemudahan perawatan. Selain itu alternatif desain ini diharapkan dapat memberikan gambaran dan masukan bagi pemegang keputusan yang dapat

commit to user

menunjang penggunaan sepeda untuk keperluan transportasi, diantaranya regulasi lalu lintas, sarana jalan dan parkir, standar keamanan dan sebagainya.

Dalam sumber yang lain juga terdapat penelitian dari Jurnal Internasional yang pertama berjudul “*Environmental Activism and Social Networks: Campaigning for Bicycles and Alternative Transport in West London*”¹⁷ oleh Simon Batterbury pada tahun 2003 dari *Department of Geography and Regional Development at the University of Arizona, London School of Economics, United Kingdom*.¹⁸

A key element of sustainable development in cities is the implementation of more effective, less polluting, and equitable transportation policy. This article examines the role of activist organizations promoting transport alternatives in London, Britain's capital city and its largest metropolitan area. Major national, citywide and local policy changes have permitted citizens' groups to work more actively with progressive elements in government planning, breaking down citizen-expert divides. In West London, the most congested sector of the metropolis, an environmentally based social network, the Ealing Cycling Campaign, promotes cycling as a sustain-able transport alternative. Its strategies require active cooperation with the local state rather than radical opposition to it, raising questions about the oppositional stance more commonly found among urban social movements. Environmental citizenship needs to be founded on social realities and conducted in mainstream political systems if it is to be effective in complex urban environments.

Unsur utama pembangunan yang berkelanjutan di kota-kota adalah pelaksanaan yang lebih efektif, kurang polusi kebijakan, dan transportasi adil. Artikel ini membahas peran organisasi aktivis mempromosikan alternatif transportasi di London, ibukota Inggris dan terbesar wilayah

¹⁷ Lingkungan Aktivisme dan Jaringan Sosial: Kampanye untuk Sepeda dan Transportasi

¹⁸ Journal of Sociology: The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science, Vol. 590, No. 1, 150-169 (2003)

metropolitannya. Perubahan besar kebijakan nasional, seluruh kota dan daerah telah diizinkan kelompok warga untuk bekerja lebih aktif dengan unsure-unsur progresif dalam perencanaan pemerintah, meruntuhkan warga-ahli membagi. Di London Barat, sektor yang paling padat di kota besar, jaringan sosial berbasis lingkungan, Kampanye Bersepeda di Ealing, mempromosikan bersepeda sebagai alternatif transportasi berkelanjutan mampu. Strateginya memerlukan kerjasama aktif dengan negara lokal dari pada oposisi radikal. Untuk itu, memunculkan pertanyaan tentang sikap oposisi yang lebih umum ditemukan di antara gerakan sosial perkotaan. Kewarganegaraan lingkungan harus didasarkan pada realitas sosial dan kondisi dalam sistem politik arus utama jika efektif dalam lingkungan perkotaan yang kompleks.

Jurnal Internasional yang kedua berjudul "*Walking and Bicycling to School: A Review*"¹⁹ oleh John R. Sirard, PhD dan Megan E. Slater, BS pada tahun 2008 dari *University of Minnesota, School of Public Health, Division of Epidemiology and Community Health, Minneapolis, Minnesota*.²⁰

Walking and bicycling (active commuting) to school has been proposed as a strategy for increasing youth physical activity and decreasing the prevalence of overweight. Citations for this review were retrieved through PubMed, Transport, ERIC, and ISI database searches using relevant keywords (1975 to March 2007), government and organization Web sites, and bibliographic citations. This review presents (1) prevalence estimates for active commuting to school; (2) the correlates of active commuting to school, presented using a new conceptual

¹⁹ Berjalan dan Bersepeda ke Sekolah: Suatu Tinjauan

²⁰ Journal of Sociology: American Journal of Lifestyle Medicine, Vol. 2, No 5, 372-396 (2008)

framework; (3) the associations between active commuting to school and health (ie, physical activity, weight status, environmental); and (4) a summary of the findings and recommendations for further research. Considerable heterogeneity exists among the reviewed studies for sample size and demographics, the methods used to measure active commuting, and the definition used to identify a positive case (active commuter). In general, active commuting to school is much less prevalent in the United States compared with European countries. A wide range of correlates of active commuting to school have been studied (individual to policy level). Active commuters tend to be more active than nonactive commuters, although no difference in weight status was observed in most studies. More research is needed to corroborate these findings and build on the knowledge base so that effective walk-to-school interventions can be implemented independently or as part of other health promotion efforts, including physician counseling for physical activity.

Berjalan dan bersepeda (ulang-alik) untuk sekolah telah diusulkan sebagai strategi aktivitas fisik pemuda dan mengurangi kelebihan berat badan. Kutipan untuk tinjauan ini diambil melalui PubMed, Transportasi, ERIC, dan database ISI pencarian menggunakan kata kunci yang relevan (1975 sampai Maret 2007), pemerintah dan organisasi situs Web, dan kutipan bibliografi. Tinjauan ini menyajikan (1) perkiraan kelaziman untuk aktif berangkat ke sekolah, (2) menghubungkan ulang-alik atau merubah aktif berangkat ke sekolah, disajikan dengan menggunakan kerangka konseptual baru, (3) hubungan antara berangkat ke sekolah dan kesehatan (yaitu, aktivitas fisik yang aktif, status berat badan, lingkungan), dan (4) suatu ringkasan temuan dan rekomendasi untuk penelitian lebih lanjut. Heterogenitas dipertimbangkan ada di antara studi yang ditinjau untuk ukuran contoh dan demografis, metode yang digunakan untuk mengukur ulang-alik/merubah aktif, dan definisi yang

digunakan untuk mengidentifikasi suatu hal kasus positif (komuter aktif). Secara umum, ulang-alik atau merubah aktif berangkat ke sekolah sangat kurang umum apalagi di Amerika Serikat dibandingkan dengan negara-negara Eropa. Suatu cakupan luas menghubungkan ulang-alik atau merubah aktif berangkat ke sekolah telah diteliti (individu ke tingkat kebijakan). Komuter aktif cenderung lebih aktif daripada komuter tidak aktif, meskipun tidak ada perbedaan dalam status berat yang diamati studi batin. Penelitian lebih lanjut diperlukan untuk memperkuat temuan-temuan ini dan membangun dasar pengetahuan sehingga efektif berjalan ke sekolah intervensi dapat dilaksanakan secara mandiri atau sebagai bagian dari upaya promosi kesehatan lainnya, termasuk konseling dokter untuk kegiatan fisik.

Penelitian di atas memang tidak jauh berbeda dengan penelitian yang akan peneliti teliti, yang mempromosikan bersepeda sebagai alternatif transportasi darat. Walaupun dengan penelitian yang berbeda, penulis disini menjelaskan tentang “Peran JOC dalam Melestarikan Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta” sedangkan penelitian di atas tentang “Desain Sepeda Alternatif Untuk Komunitas Pekerja Kantor Yang Bersepeda”, “*Environmental Activism and Social Networks: Campaigning for Bicycles and Alternative Transport in West London*” dan “*Walking and Bicycling to School: A Review*”.

Hal-hal yang akan penulis teliti juga bukan hanya pada sepeda sebagai alternatif transportasi darat saja, melainkan mengenai bagaimana *commit to user*

pemaknaan JOC terhadap sepeda onthel dan bagaimana peran JOC melalui aksi komunitas dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta.

Selain itu, kelebihan penelitian ini terdapat pada fokus penelitiannya yang lebih kompleks dan sepeda onthel sebagai warisan sejarah dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta. Jadi, sampel yang akan diambil akan mewakili *stake holder* yang berperan dalam melestarikan dan membudayakan bertransportasi dengan sarana sepeda onthel sehingga hasil penelitiannya lebih bervariasi.

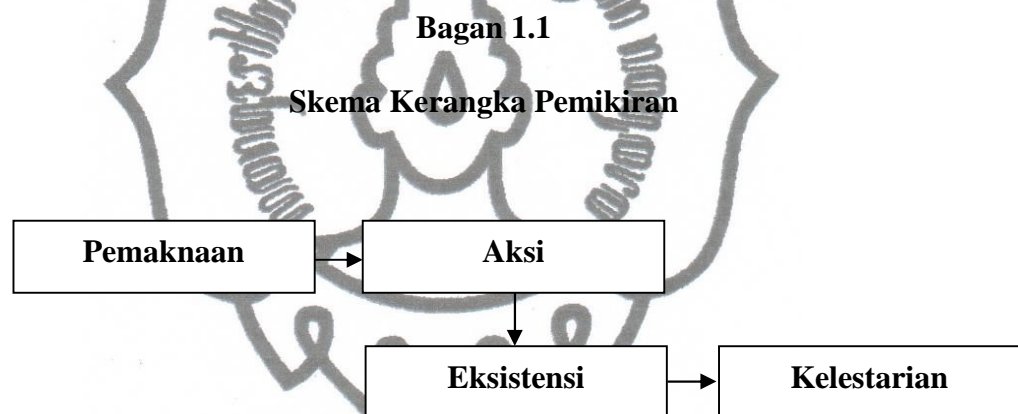
3. Kerangka Pemikiran

Dalam setiap kehidupan manusia, baik individu maupun dalam suatu komunitas masyarakat, kebutuhan akan transportasi selalu mewarnai kehidupan. Transportasi itu sendiri digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Manusia mengenal alat transportasi modern bermula dengan diketemukannya roda, hal ini merupakan awal terbentuknya sepeda yang pada akhirnya menjadi transportasi andalan. Namun, seiring perkembangan teknologi yang cukup pesat muncul alat transportasi seperti sepeda motor, mobil, bus, kereta api dan pesawat terbang. Kehidupan makin terpacu yang mempengaruhi kebutuhan itu menciptakan gaya hidup melalui alat transportasi untuk lebih bersifat *pragmatisme* yang menyebabkan sepeda semakin terpinggirkan keberadaannya.

Dalam *pragmatisme* yang semakin menguat dan ketergantungan masyarakat terhadap sepeda motor sangat tinggi, menyebabkan mudarnya budaya bersepeda di masyarakat. Perubahan pada masyarakat yang terbiasa hidup serba praktis tidak mudah menjalani kehidupan yang lebih lambat. Hal ini yang menyebabkan masyarakat saat ini yang cenderung lebih memilih mengendarai sepeda motor atau mobil dari pada bersepeda.

Dewasa ini, bergeser menggunakan sepeda pada masyarakat menurun. Jika dicermati, kesadaran masyarakat di Kota Yogyakarta dalam bersepeda mengalami perbedaan jika dibandingkan dengan pada jaman dulu. Pada masa sekarang, sepeda yang merupakan simbol dari kesederhanaan dianggap tidak efisien dalam menunjang kebutuhan masyarakat akan transportasi. Namun, ada suatu komunitas yang menggunakan sepeda tidak hanya dimanfaatkan untuk bersepeda yang identik dengan masyarakat tradisional. Komunitas ini menampilkan proses dialog yang disatukan dalam sebuah kebudayaan yang dapat mencerminkan sikap untuk berinteraksi mengikuti modernisasi. Hal ini cukup menarik, mengingat banyaknya motor atau mobil yang kian memacetkan jalan raya. Kegiatan dalam menggunakan sepeda dapat memberikan suatu gambaran akan keberadaan sepeda onthel agar tetap eksis yang secara umum terlihat dari peran komunitas tersebut dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta.

Penelitian ini bertujuan untuk menggali suatu komunitas sepeda onthel yang memaknai dan mempunyai peran dalam mencapai tujuannya, yaitu melestarikan sepeda onthel. Di mana pada saat sekarang, bergabung dengan komunitas sepeda onthel bukan sekedar tempat berkumpulnya para pecinta sepeda onthel, namun lebih dari itu mempunyai tujuan untuk melawan arus modernisasi dalam mempertahankan eksistensi sepeda onthel di Kota Yogyakarta. Untuk lebih jelasnya kerangka pemikiran di atas dapat dilihat melalui skema berikut ini :



Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan sosiologis, dan yang menjadi obyek dari Sosiologi adalah masyarakat yang dilihat dari sudut pandang hubungan antar manusia dan proses timbal balik yang timbul dari hubungan manusia dalam masyarakat. Oleh sebab itu, pendekatan yang dirasa paling mendekati untuk penelitian ini adalah Paradigma Definisi Sosial dan teori yang paling mendekati adalah Teori Aksi dan Teori Interaksionisme Simbolik, sebab penelitian ini ingin menggali informasi dari suatu komunitas sepeda onthel di Kota Yogyakarta yang mempunyai peran dalam mencapai tujuannya. Dalam penelitian ini dapat memberikan

suatu gambaran melalui 4 skema, yaitu pemaknaan, aksi, eksistensi dan kelestarian yang menjadi fokus untuk mengetahui keberadaan sepeda onthel di Kota Yogyakarta dengan adanya peran komunitas sepeda onthel dalam hal ini JOC akan menimbulkan respons dari masyarakat terhadap keberadaan komunitas ini, sehingga dapat diketahui gambaran secara mendalam.

F. Landasan Teori

Berdasarkan pembagian tiga paradigma dalam sosiologi yang dibuat oleh George Ritzer, penelitian ini menggunakan paradigma definisi sosial. Weber sebagai pengemuka dari paradigma ini mengartikan sosiologi sebagai studi tentang tindakan sosial antar hubungan sosial. Yang dimaksudkannya dengan tindakan sosial adalah tindakan individu sepanjang tindakannya itu mempunyai makna atau arti subyektif bagi dirinya dan diarahkan kepada tindakan orang lain. Secara definitif Weber merumuskan sosiologi sebagai ilmu yang berusaha untuk menafsirkan dan memahami (*interpretative understanding*) tindakan sosial serta hubungan sosial untuk sampai kepada penjelasan kausal. Dalam definisi ini terkandung dua konsep dasar yaitu konsep tindakan sosial dan konsep penafsiran atau pemahaman. Konsep pemahaman menyangkut metode untuk menerangkan tindakan sosial. Sedangkan tindakan sosial adalah tindakan individu sepanjang tindakannya itu

mempunyai makna atau arti bagi dirinya dan diarahkan kepada tindakan orang lain.²¹

Bertolak dari konsep dasar tentang tindakan sosial dan antar hubungan sosial itu. Weber mengemukakan lima ciri pokok yang menjadi sasaran penelitian sosiologi, yaitu :

1. Tindakan manusia yang menurut aktor mengandung makna yang subyektif. Ini meliputi berbagai tindakan nyata.
2. Tindakan nyata yang bersifat membatin sepenuhnya dan bersifat subyektif.
3. Tindakan yang meliputi pengaruh dari suatu situasi, tindakan yang sengaja diulang serta tindakan dalam bentuk persetujuan diam-diam.
4. Tindakan itu diarahkan kepada seseorang atau kepada individu.
5. Tindakan itu memperhatikan tindakan orang lain dan terarah kepada orang lain itu.²²

Peneliti sosiologi harus mencoba menginterpretasikan tindakan si aktor. Dalam artian yang mendasar, sosiologi harus memahami motif tindakan si aktor. Dalam hal ini Weber menggunakan dua cara, yaitu: 1) melalui kesungguhan, 2) menyelami pengalaman si aktor. Peneliti hendaknya menempatkan dirinya dalam posisi si aktor serta mencoba memahami sesuatu seperti yang dipahami oleh aktor.²³

²¹ George Ritzer. *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada. 2009: 38

²² Ibid: 39

²³ Ibid: 40

Terdapat tiga teori yang termasuk ke dalam paradigma definisi sosial, yaitu teori aksi (*action theory*), interaksionisme simbolik (*symbolic interactionism*) dan fenomologi (*phenomonology*). Ketiga-tiganya jelas mempunyai beberapa perbedaan, tapi juga dengan beberapa persamaan dalam faktor-faktor yang menentukan tujuan penyelidikannya serta gambaran tentang pokok persoalan sosiologi menurut masing-masing yang dapat mengurangi perbedaannya.²⁴

Ketiga teori ini mempunyai kesamaan ide dasarnya bahwa manusia adalah merupakan aktor yang kreatif dari realitas sosialnya. Kecocokan yang lain adalah bahwa ketiga teori ini sama bependirian bahwa realitas sosial bukan merupakan alat yang statis daripada paksaan fakta sosial. Artinya tindakan manusia tidak sepenuhnya ditentukan oleh norma-norma, kebiasaan-kebiasaan, nilai-nilai dan sebagainya yang kesemuanya itu tercakup dalam konsep fakta sosial. Manusia menurut ketiga teori ini, mempunyai cukup banyak kebebasan untuk bertindak di luar batas kontrol dari fakta sosial itu.²⁵

Penganut ketiga teori ini sama-sama tertarik pada sesuatu yang terkandung di dalam pemikiran manusia, meskipun mereka tidak dapat menyelidikinya secara langsung. Sesuatu yang terjadi di dalam pemikiran manusia antara setiap stimulus dan respon yang dipancarkan, menurut ketiga teori ini adalah merupakan hasil tindakan kreatif manusia. Dan hal inilah yang menjadi sasaran perhatian paradigma definisi sosial.²⁶

²⁴ Ibid: 43

²⁵ Ibid: 43

²⁶ Ibid: 44

Dari ketiga teori yang ada dalam paradigma definisi sosial, penelitian ini memakai Teori Aksi dan Teori Interaksionisme Simbolik.

1. Teori Aksi

Berkaitan dengan tindakan sosial yang dianalisa dalam teori ini, Parsons menyusun skema unit-unit dasar tindakan sosial dengan karakteristik sebagai berikut :

1. Adanya individu selaku aktor.
2. Aktor dipandang sebagai pemburu tujuan-tujuan tertentu.
3. Aktor mempunyai alternatif cara, alat serta teknik untuk mencapai tujuannya.
4. Aktor berhadapan dengan sejumlah kondisi situasional yang dapat membatasi tindakannya dalam mencapai tujuan.
5. Aktor berada di bawah kendala dari nilai-nilai, norma-norma dan berbagai ide abstrak yang mempengaruhinya dalam memilih dan menentukan tujuan serta tindakan alternatif untuk mencapai tujuan.²⁷

Aktor mengejar tujuan dalam situasi di mana norma-norma mengarahkannya dalam memilih alternatif cara dan alat untuk mencapai tujuan. Norma-norma itu tidak menetapkan pilihannya terhadap cara atau alat, tetapi ditentukan oleh kemampuan aktor untuk memilih. Kemampuan inilah yang disebut Parsons sebagai: *voluntarism*. Singkatnya voluntarisme

²⁷ Ibid: 48-49

adalah kemampuan individu melakukan tindakan dalam arti menetapkan cara atau alat dari sejumlah alternatif yang tersedia dalam rangka mencapai tujuannya. Aktor menurut konsep voluntarisme adalah pelaku aktif dan kreatif serta mempunyai kemampuan menilai dan memilih dari alternatif tindakan.²⁸

Kesimpulan utama yang dapat diambil adalah bahwa tindakan sosial merupakan suatu proses di mana aktor terlibat dalam pengambilan keputusan-keputusan subyektif tentang sarana dan cara untuk mencapai tujuan tertentu yang telah dipilih, yang kesemuanya itu dibatasi kemungkinan-kemungkinannya oleh sistem kebudayaan dalam bentuk norma-norma, ide-ide dan nilai-nilai sosial. Dalam menghadapi situasi yang bersifat kendala baginya itu, aktor mempunyai sesuatu di dalam dirinya berupa kemauan bebas.²⁹

2. Teori Interaksionisme Simbolik

Teori Interaksionisme Simbolik secara khusus menggunakan teori-teori perspektif dari Helbert Blumer. Interaksionisme simbolik aliran sosiologi Amerika yang lahir dari tradisi psikologi.³⁰ Menurut Blumer Interaksionisme Simbolik bertumpu pada tiga premis:

1. Manusia bertindak terhadap sesuatu berdasarkan makna-makna yang ada pada sesuatu itu bagi mereka.

²⁸ Ibid: 48-49

²⁹ Ibid: 49-50

³⁰ Margaret M. Poloma. *Sosiologi Kontemporer*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada. 2000: 254

2. Makna tersebut berasal dari "interaksi sosial seseorang dengan orang lain".
3. Makna-makna tersebut disempurnakan di saat proses interaksi sosial berlangsung.³¹

Helbert Blumer seorang tokoh modern dari Teori Interaksionisme Simbolik ini menjelaskan perbedaan antara teori ini dengan behaviorisme sebagai berikut. Menurut Blumer istilah Interaksionisme Simbolik menunjuk kepada sifat khas dari interaksi antar manusia. Kekhasannya adalah bahwa manusia saling menerjemahkan dan saling mendefinisikan tindakannya. Bukan hanya sekedar reaksi belaka dari tindakan seseorang terhadap orang lain. Tanggapan seseorang tidak dibuat secara langsung terhadap tindakan orang lain, tetapi didasarkan atas "makna" yang diberikan terhadap tindakan orang lain itu. Interaksi antar individu, *diantarai oleh penggunaan simbol-simbol, interpretasi* atau dengan saling berusaha untuk saling memahami maksud dari tindakan masing-masing. Jadi, dalam proses interaksi manusia itu bukan suatu proses di mana adanya stimulus secara otomatis dan langsung menimbulkan tanggapan atau respon. Tetapi antara stimulus yang diterima dan respon yang terjadi sesudahnya, *diantarai oleh proses interpretasi oleh si aktor*. Jelas proses interpretasi ini adalah proses berpikir yang merupakan kemampuan yang khas yang dimiliki manusia.³²

³¹ Ibid: 258

³² Ibid: 52

Proses interpretasi yang menjadi penengah antara stimulus dan respon menempati posisi kunci Teori Interaksionisme Simbolik. Benar penganut teori ini mempunyai perhatian juga terhadap stimulus dan respon. Tetapi perhatian mereka lebih ditekankan kepada proses interpretasi yang diberikan oleh individu terhadap stimulus yang datang itu. Dan masalah ini pula yang membedakan antara mereka dengan penganut behaviorisme.³³

Kesimpulan utama yang perlu diambil dari uraian tentang substansi Teori Interaksionisme Simbolik ini adalah kehidupan bermasyarakat terbentuk melalui proses interaksi dan komunikasi antar individual dan antar kelompok dengan menggunakan simbol-simbol yang dipahami maknanya melalui proses belajar. Tindakan seseorang dalam proses interaksi itu bukan semata-mata merupakan suatu tanggapan yang bersifat langsung terhadap stimulus yang datang dari lingkungannya atau dari luar dirinya. Tetapi tindakan itu merupakan hasil dari pada proses interpretasi terhadap stimulus. Jadi, merupakan proses belajar, dalam arti memahami simbol-simbol, dan saling menyesuaikan makna dari simbol-simbol itu. Meskipun norma-norma, nilai-nilai sosial dan makna dari simbol-simbol itu memberikan pembatasan tindakannya, namun dengan kemampuan berpikir yang dimilikinya manusia mempunyai kebebasan untuk menentukan tindakan dan tujuan-tujuan yang hendak dicapainya.³⁴

³³ Ibid: 52

³⁴ Ibid: 58-59

Sejalan dengan Teori Aksi dan Teori Interaksionisme Simbolik, penelitian ini memandang individu atau kelompok sebagai aktor yang mempunyai cara, alat serta teknik untuk mencapai tujuannya melalui proses interaksi baik individu maupun kelompok dengan menggunakan simbol-simbol yang dipahami maknanya. Hal ini berarti bahwa tindakan manusia bersifat subyektif dalam mengadakan kegiatan sebagai upaya melestarikan dan membudayakan bertransportasi dengan sarana sepeda onthel,. Dalam landasan teori seperti itulah penelitian ini dilakukan, dengan tujuan dapat mengetahui suatu gambaran pemaknaan JOC terhadap sepeda onthel dan bagaimana peran JOC melalui aksi komunitas dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta. Oleh sebab itu, penelitian ini dilakukan sesuai dengan kerangka pemikiran yang tergambar melalui 4 skema, yaitu pemaknaan, aksi, eksistensi dan kelestarian.

G. Definisi Konseptual

Untuk membatasi ruang lingkup pada penelitian ini, perlu adanya pembatasan istilah dan pengertian sehingga diharapkan akan mendapatkan gambaran yang jelas dengan masalah pokok penelitian yang akan dilaksanakan. Adapun batasan konseptual adalah sebagai berikut :

1. Peran

Peran adalah perilaku yang diharapkan dari seseorang (lembaga) yang mempunyai status tertentu di dalam suatu masyarakat untuk mencapai tujuan yang hendak dicapai dengan cara mengadakan

commit to user

Interaksi dengan orang lain (baik dengan individu atau kelompok) yang dalam Interaksi ini akan terjadi adanya tindakan sebagai suatu rangsangan dan tanggapan sebagai suatu respon.

2. Komunitas

Komunitas adalah kelompok orang tertentu yang menduduki wilayah geografis tertentu, memiliki kebudayaan yang sama dan mampu bertindak secara kolektif untuk mencapai sesuatu.

3. Pemaknaan

Pemaknaan adalah suatu usaha menafsirkan dan memahami aksi atau tindakan sosial serta antar hubungan sosial untuk sampai kepada suatu penjelasan kausal.

4. Aksi

Aksi adalah perilaku yang disengaja dalam melakukan suatu tindakan sosial baik individu maupun kelompok yang mempunyai tujuan yang hendak dicapai.

5. Eksistensi

Eksistensi adalah sebuah filsafat yang memandang segala gejala berpangkal pada keberadaan dan titik sentralnya adalah manusia dalam menjalankan peran dan kedudukannya di dalam masyarakat melalui sikap, tindakan dan perilakunya untuk mempertahankan apa yang menjadi salah satu di antara pilihan yang jumlahnya tidak terbatas.

6. Kelestarian

Kelestarian adalah keadaan yang tetap seperti semula atau keadaan yang tidak berubah-ubah dengan tujuan mempertahankan, baik sifat maupun bentuknya.

H. Metode Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini berlokasi di Kota Yogyakarta. Adapun alasan memilih lokasi ini karena terdapat JOC yang merupakan salah satu komunitas sepeda onthel pertama di Kota Yogyakarta.

2. Jenis Penelitian

Meneliti eksistensi sebuah produk budaya dalam suatu masyarakat tertentu seperti ini sama halnya dengan meneliti kehidupan masyarakat, dalam hal ini para anggota JOC. Setiap tindakan atau perilaku tidak hanya dilihat dalam konteks individu, melainkan juga dalam konteks sosial di mana tindakan sosial mendapat pengaruh dari luar, sehingga metode penelitian yang akan dilakukan termasuk dalam metode penelitian kualitatif.

Menurut Bogdan dan Taylor (1975:5), metodologi kualitatif didefinisikan sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Menurut mereka, pendekatan ini diarahkan pada latar

individu tersebut secara *holistik* (utuh). Jadi, dalam hal ini tidak boleh mengisolasi individu atau organisasi ke dalam variabel atau hipotesis, tetapi perlu memandangnya sebagai bagian dari suatu keutuhan. Sejalan dengan definisi di atas, Kirk dan Miller (1986) mendefinisikan bahwa penelitian kualitatif adalah tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan sosial yang secara fundamental bergantung pada pengamatan pada manusia dalam kawasannya sendiri dan berhubungan dengan orang-orang tersebut dalam bahasanya dan peristilahannya.³⁵

Secara rinci penelitian tipe ini mempunyai ciri yaitu berlatar belakang alamiah, manusia sebagai alat, metode penelitian kualitatif, analisa data secara induktif, teori dari dasar, data bersifat deskriptif, lebih mementingkan proses daripada hasil, adanya “batas” yang ditentukan “fokus”, adanya kriteria khusus untuk keabsahan data, desain yang bersifat sementara, dan terakhir hasil penelitian dirundingkan dan disepakati oleh manusia yang dijadikan sumber data.³⁶

Untuk mendesain kerangka penelitian ini peneliti akan menggunakan metode penelitian studi kasus. Penelitian kasus bertujuan untuk mempelajari gejala-gejala sosial melalui analisis yang terus-menerus tentang kasus yang dipilih.³⁷ Studi kasus adalah suatu pendekatan untuk mempelajari, menerangkan, atau menginterpretasi suatu kasus (*case*) dalam konteksnya secara natural tanpa adanya intervensi dari pihak luar. Studi kasus berusaha menyoroti suatu keputusan atau seperangkat

³⁵ Lexy J. Moleong. *Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Karya.1991: 3

³⁶ Ibid: 4-8

³⁷ Y. Slamet. *Metode Penelitian Sosial*. Surakarta: Sebelas Maret University Press. 2006: 10

keputusan: mengapa keputusan itu diambil, bagaimana diterapkan dan apakah hasilnya?³⁸

H.B. Sutopo menjelaskan bahwa jenis penelitian studi kasus menjadi dua, yaitu studi kasus tunggal dan studi kasus ganda. Suatu penelitian disebut studi kasus tunggal, bilamana penelitian tersebut terarah pada satu karakteristik. Artinya, penelitian tersebut hanya dilakukan pada satu sasaran. Sasaran tersebut harus memiliki karakteristik yang sama atau seragam. Sedangkan suatu penelitian disebut studi kasus ganda, jika ada dua atau lebih sasaran studi yang memiliki karakteristik yang berbeda.³⁹

Berdasarkan uraian di atas, penelitian ini merupakan jenis penelitian studi kasus tunggal. Disebut demikian karena terdapat satu karakteristik yang seragam yang menyoroti para anggota JOC dengan dengan satu masalah penting. Sesuai dengan rumusan masalah penelitian ini, studi kasus digunakan untuk menjawab pertanyaan bagaimana atau mengapa (*how or why*).⁴⁰

3. Populasi dan Sampel

a. Populasi

Populasi adalah jumlah keseluruhan dari unit analisis yang cirinya dapat diduga. Yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah JOC dan masyarakat di Kota Yogyakarta.

³⁸ Agus Salim. *Teori dan Paradigma Penelitian Sosial*. Yogyakarta: PT Tiara Wacana. 2001: 93

³⁹ HB. Sutopo. *Pengantar Metode Penelitian Kualitatif*. Surakarta: Sebelas Maret University Press. 2002: 112-113

⁴⁰ Robert K. Yin. *Studi Kasus Desain dan Metode*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada. 2002: 1

b. Sampel

Dalam logika penelitian kualitatif, sampel yang diambil tidak mewakili populasi tetapi mewakili informasinya. Pada penelitian ini sampel yang diambil akan menyesuaikan dengan kebutuhan di lapangan. Dalam pemilihan sampel yang sevariatif mungkin dan berikutnya dapat dipilih untuk memperluas informasi yang diperoleh terlebih dahulu sehingga dapat dipertentangkan. Dengan demikian dapat mengisi kesenjangan informasi.

Dalam hal ini peneliti memilih informan dari JOC dan masyarakat yang ada di Kota Yogyakarta yang dianggap mengetahui informasi dan masalahnya secara mendalam dan dapat dipercaya untuk menjadi sumber data yang mantap sehingga kemungkinan pilihan informan dapat berkembang sesuai dengan kebutuhan dan kemantaban peneliti memperoleh data.⁴¹

4. Teknik Pengambilan Sampel

Berdasarkan sifat dan karakteristik penelitian kualitatif, maka jumlah sampel yang tidak dimaksudkan untuk mewakili populasi. Jumlah sampel yang diambil lebih diutamakan untuk menyesuaikan dengan informasi yang dibutuhkan.

Pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik sampel bertujuan (*purposive sampling*). *Purposive sampling* bertujuan

⁴¹ Ibid: 56

mendapatkan informasi yang tepat, yang dianggap menguasai permasalahan objek penelitian. Melalui *purposive sampling*, peneliti cenderung memilih informan yang dianggap mengetahui dan berhubungan dengan masalah peneliti secara mendalam. Namun demikian, informan dapat berkembang sesuai dengan kebutuhan dan kesempatan peneliti dalam memperoleh data.⁴² Dari sekian banyak anggota JOC, peneliti akan mengambil 8 orang sebagai sampel yang dipilih berdasarkan Kepengurusan JOC dan 5 orang masyarakat Kota Yogyakarta yang dianggap mengetahui dan berhubungan dengan masalah peneliti secara mendalam.

5. Sumber Data

Menurut Lofland dan Lofland (1984: 47), sumber data utama dalam penelitian adalah kata-kata dan tindakan dan selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Kata-kata dan tindakan orang diamati dan diwawancarai atau pengamatan berperan merupakan hasil kegiatan dari melihat, mendengar dan bertanya. Pada penelitian kualitatif kegiatan-kegiatan ini dilakukan secara sadar, terarah dan senantiasa bertujuan memperoleh suatu informasi yang diperlukan.⁴³

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari lapangan dengan cara observasi dan wawancara dengan informan

⁴² Ibid: 56

⁴³ Lexy J. Moleong. *Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Karya. 1991: 112-113

selama penelitian berlangsung. Wawancara atau interview ini langsung dari sumbernya. Para informan sumber data ini adalah JOC dan masyarakat Kota Yogyakarta.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari dokumen baik literatur, laporan-laporan, arsip, data dari penelitian terdahulu dan berbagai data yang berkenaan dari penelitian ini. Untuk penelitian ini data sekundernya antara lain bersumber dari catatan kegiatan JOC yang sudah berlalu dan obrolan antar sesama anggota dalam hal ini mengumpulkan data yang diperlukan.

6. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini sesuai dengan jenis penelitian yang diambil yaitu penelitian deskriptif kualitatif, sebagai berikut :

a. Observasi

Observasi diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan fenomena-fenomena yang diteliti. Observasi memungkinkan melihat dan mengamati sendiri, kemudian mencatat perilaku dan kejadian sebagaimana keadaan yang sebenarnya. Observasi mengoptimalkan kemampuan peneliti dari segi motif, kepercayaan, perilaku tak sadar dan sebagainya. Observasi memungkinkan peneliti merasakan agar

yang dirasakan dan dihayati oleh subyek sehingga memungkinkan pihak peneliti sebagai sumber data.

Pada waktu mengumpulkan data di lapangan, peneliti berperanserta dalam kegiatan kemasyarakatan. Penulis menamakan cara pengumpulan data demikian “pengamatan berperanserta” atau *participant observation*. *Participant observation* adalah jenis pengamatan yang melibatkan peneliti dalam kegiatan orang yang menjadi sasaran peneliti, tanpa mengakibatkan perubahan pada kegiatan yang bersangkutan, dan tidak menyembunyikan diri.

Peneliti melakukan metode *participant observation* ini dengan cara mengikuti kegiatan “kumpul-kumpul” mereka seperti berkumpul di setiap kegiatan rutin mereka dan juga tukar info seputar sepeda onthel, sehingga proses observasi menjadi lebih mudah.

b. Wawancara mendalam

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu, yang dilakukan oleh dua belah pihak yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai (*interview*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu.⁴⁴

Wawancara mendalam mengarah pada kedalaman informasi, guna menggali pandangan subjek yang diteliti tentang fokus penelitian

⁴⁴ Ibid: 135

yang sangat bermanfaat untuk menjadi dasar bagi penggalian informasinya secara lebih jauh dan mendalam.

Teknik wawancara ini tidak dilakukan secara ketat dan terstruktur, tertutup dan formal, tetapi lebih menekankan pada suasana akrab dengan mengajukan pertanyaan terbuka, yang mana pewawancara telah mempersiapkan daftar pertanyaan yang dimungkinkan dapat berkembang saat wawancara berlangsung.

Dalam penelitian ini peneliti mewawancarai obyek peneliti dengan pertanyaan-pertanyaan yang berkaitan dengan kebutuhan dari penelitian ini guna menggali informasi tentang JOC.

c. Dokumentasi

Mengumpulkan data-data dokumenter yang relevan dengan objek penelitian. Dapat berupa laporan-laporan, artikel-artikel di media massa, dokumen dan yang lainnya yang mampu mendukung data yang diperlukan.

7. Analisis Data

Menurut Patton (1980: 268), analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikan ke dalam suatu pola, kategori dan satuan uraian dasar sehingga dapat diketemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti disampaikan oleh data.⁴⁵

⁴⁵ Ibid: 103

Dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis data model interaktif, yang terdiri dari tiga komponen analisis, yaitu: reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

1) Pengumpulan Data

Data yang muncul berupa kata-kata yang dikumpulkan dalam berbagai cara yaitu observasi, wawancara yang mendalam dengan menggunakan pedoman wawancara dan data dokumentasi, kemudian data yang diperoleh melalui pencatatan di lapangan dianalisa melalui tiga jalur kegiatan yaitu pemilihan data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Data tersebut diperoleh dari wawancara para informan.

a) Reduksi Data

Merupakan komponen utama dalam analisis yang merupakan proses seleksi, pemfokusan, dan penyederhanaan. Proses ini berlangsung secara terus-menerus sepanjang pelaksanaan penelitian. Bahkan prosesnya diawali sebelum pelaksanaan pengumpulan data. Pada waktu pengumpulan data berlangsung, reduksi data dilakukan dengan membuat ringkasan dari catatan data yang diperoleh di lapangan. Dalam menyusun ringkasan tersebut peneliti juga memusatkan tema dan menentukan batasan masalah.

b) Penyajian Data

Penyajian data merupakan suatu rakitan organisasi informasi, deskripsi dalam bentuk narasi yang memungkinkan penarikan kesimpulan penelitian dapat dilakukan. Sajian ini merupakan rakitan kalimat yang disusun secara logis dan sistematis, sehingga bila dibaca akan mudah dipahami berbagai hal yang terjadi. Penyajian data ini mengacu pada rumusan masalah yang telah dirumuskan dalam penelitian, sehingga narasi yang tersaji merupakan deskripsi mengenai kondisi yang rinci untuk menceritakan dan menjawab setiap permasalahan yang ada.

c) Penarikan Kesimpulan

Dari awal pengumpulan data, peneliti sudah harus memahami apa arti dari berbagai hal yang ditemui dengan cara melakukan pencatatan peraturan-peraturan, pola-pola, pernyataan-pernyataan, konfigurasi yang mungkin, arahan sebab-akibat dan berbagai proposisi hingga memudahkan dalam pengambilan keputusan.

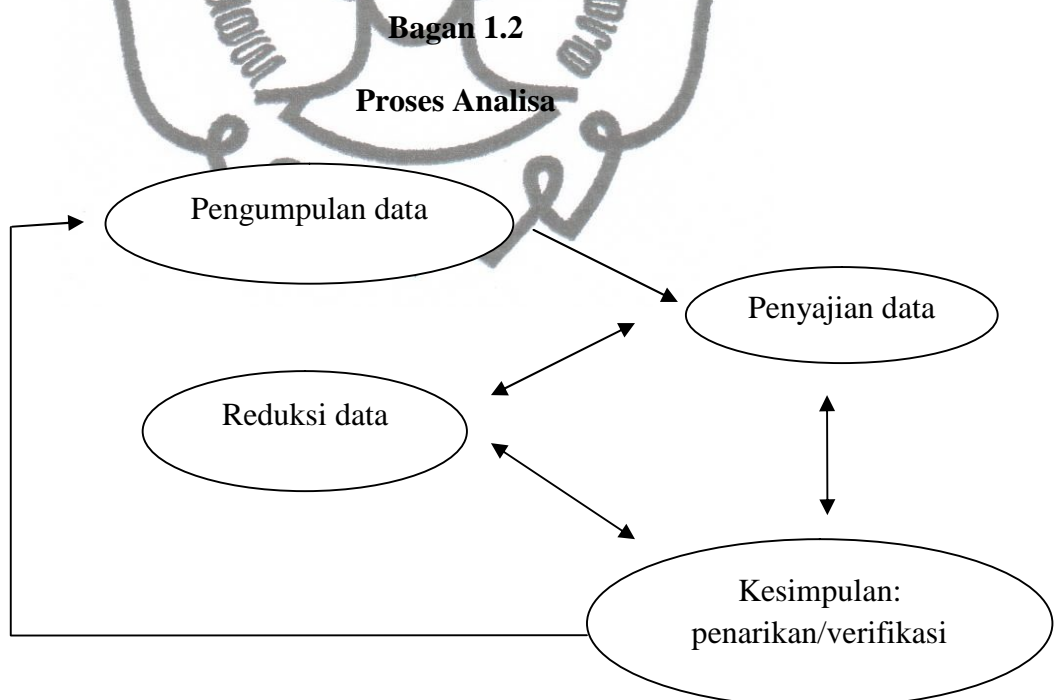
2) Pemilihan Data

Pemilihan data diartikan sebagai proses pemilihan, pemusatan, perhatian, dan penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan tertulis di lapangan. Pemilihan data sudah dimulai sejak peneliti

commit to user

mengambil keputusan tentang kerangka kerja konseptual, tentang pemilihan kasus, pertanyaan yang diajukan dan tentang cara pengumpulan data yang dipakai pada saat pengumpulan data berlangsung. Pemilihan data berupa singkatan, koding, memusatkan tema, membuat batasan permasalahan dan menulis memo. Pemilihan data berlangsung terus menerus selama penelitian kualitatif berlangsung dan merupakan bagian dari analisis.

Bila proses siklus dan interaktif tersebut digambarkan ke dalam suatu diagram berwujud sebagai berikut :



Gambar: Komponen-komponen Analisis Data Model Interaktif

8. Validitas Data

Untuk menguji keabsahan data yang telah terkumpul, peneliti menggunakan teknik Trianggulasi, yaitu teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu. Teknik triangulasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah triangulasi data.

Trianggulasi data mengarahkan peneliti agar di dalam mengumpulkan data, peneliti wajib menggunakan beragam sumber data yang berbeda. Artinya, data yang sama atau sejenis, akan lebih mantap kebenarannya bila digali dari beberapa sumber data yang berbeda.⁴⁶ Trianggulasi data berarti membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda. Hal ini dapat dicapai dengan jalan :

- 1) Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara.
- 2) Membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakannya secara pribadi.
- 3) Membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakannya sepanjang waktu.
- 4) Membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang.

- 5) Membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.⁴⁷



BAB II

DESKRIPSI LOKASI

A. Gambaran Umum Kota Yogyakarta

Dengan berlindung di balik lapuknya ingatan dan keterbatasan sudut pandang, manusia kerap terlewat sempit memaknai eratnya interaksi sosial dari balik unsur kewilayahan tempatnya berpijak. Salah satu bukti yang sulit disangkal mengenai hal itu tampak dari sedemikian gemarnya orang menera Kota Yogyakarta dengan sederet predikat.¹ Kotamadya yang pada awalnya hanyalah belantara hutan itu pun kian lekat sebagai Kota Perjuangan, Kota Pariwisata, Kota Pelajar, Kota Budaya, dan yang paling populer yaitu Kota Gudeg, memang bukanlah tanpa alasan. Kota ini adalah kota yang menjadi salah satu kenangan dalam mengukir kehidupan, sebutlah lagu “Yogyakarta” karya KLA Project menjadi kenangan tersendiri bagi semua orang yang pernah terkoneksi dengan kota ini. Peran Kota Yogyakarta untuk Indonesia memang sangat besar terutama pada masa sebelum dan sesudah kemerdekaan. Maka tidaklah berlebihan jika Pemerintah pusat memperbolehkan penggunaan nama daerahnya memakai sebutan DIY sekaligus statusnya sebagai Daerah Istimewa. Status Yogyakarta sebagai Daerah Istimewa berkenaan dengan runutan sejarah Kota Yogyakarta, baik sebelum maupun sesudah Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia.²

¹ *Kota Yogyakarta Tempo Doeloe Sejarah Sosial 1880-1930*. Tempo: Rabu, 25 Februari 2009

² jogjakota.go.id

Kota Yogyakarta dikenal sebagai kota pelajar, karena hampir 20% penduduk produktifnya adalah pelajar dan terdapat 137 perguruan tinggi. Kota ini diwarnai dinamika pelajar dan mahasiswa yang berasal dari berbagai daerah di Indonesia. Perguruan tinggi yang dimiliki oleh pemerintah adalah Universitas Negeri Yogyakarta, Institut Seni Indonesia Yogyakarta dan Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga.

Kota yang terkenal akan sejarah dan warisan budayanya ini merupakan pusat kerajaan Mataram (1575-1640), dan sampai sekarang terdapat Kraton (Istana) yang masih berfungsi dalam arti yang sesungguhnya. Kota Yogyakarta juga memiliki banyak candi berusia ribuan tahun yang merupakan peninggalan kerajaan-kerajaan besar zaman dahulu, seperti Candi Prambanan.

Selain warisan budaya, Kota Yogyakarta juga memiliki panorama alam yang indah. Hamparan sawah nan hijau menyelimuti daerah pinggiran dengan Gunung Merapi tampak sebagai latar belakangnya dan pantai-pantai yang masih alami dengan mudah ditemukan di sebelah selatan kota ini.

Masyarakat Kota Yogyakarta hidup dalam damai dan memiliki keramahan yang khas. Apabila mengelilingi kota dengan sepeda, becak, ataupun andong; kita akan menemukan senyum yang tulus dan sapaan yang hangat di setiap sudut kota. Tanpa disadari, tiba-tiba kita akan merasa seperti sedang berada di rumah sendiri.³

Selain itu, juga terdapat Malioboro yang merupakan urat nadi Kota Yogyakarta. Hingga saat ini wajah Malioboro tetap menyisakan romantisme

³ jogjakota.go.id

dari waktu ke waktu karena atmosfer seni begitu terasa di jalan ini. Di jalan Malioboro ini, dapat dijumpai ratusan pedagang kaki lima yang menjajakan barang dagangannya di sisi barat jalan. Mulai dari penjual kerajinan dan cinderamata, tas, sepatu hingga tukang lukis wajah dari segenap penjuru. Sementara itu bila malam menjelang, Malioboro semakin menampilkan wajah romantismenya dengan etalase ratusan sepeda dan salah satunya JOC.

B. Kondisi Geografis dan Demografi



1. Kondisi Geografis Kota Yogyakarta

a. Batas Wilayah

Kota Yogyakarta berkedudukan sebagai ibu kota Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dan merupakan satu-satunya daerah tingkat II yang berstatus Kota di samping 4 daerah tingkat II lainnya yang berstatus Kabupaten. Kota Yogyakarta terletak ditengah-tengah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, dengan batas-batas wilayah sebagai berikut :

- Sebelah utara : Kabupaten Sleman
- Sebelah timur : Kabupaten Bantul dan Sleman
- Sebelah selatan : Kabupaten Bantul
- Sebelah barat : Kabupaten Bantul dan Sleman

Wilayah Kota Yogyakarta terbentang antara $110^{\circ} 24' 19''$ sampai $110^{\circ} 28' 53''$ Bujur Timur dan $7^{\circ} 15' 24''$ sampai $7^{\circ} 49' 26''$ Lintang Selatan dengan ketinggian rata-rata 114 m di atas permukaan laut.

b. Keadaan Alam

Secara garis besar Kota Yogyakarta merupakan dataran rendah dimana dari barat ke timur relatif datar dan dari utara ke selatan memiliki kemiringan ± 1 derajat, serta terdapat 3 (tiga) sungai yang melintas Kota Yogyakarta, yaitu :

- Sebelah timur : Sungai Gajah Wong
- Bagian tengah : Sungai Code
- Sebelah barat : Sungai Winongo

c. Luas Wilayah

Kota Yogyakarta memiliki luas wilayah tersempit dibandingkan dengan daerah tingkat II lainnya. Luas wilayah Kota Yogyakarta adalah 3.250,00 Ha atau 32,50 Km² (1,025 % dari luas wilayah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta) dengan jarak terjauh dari utara ke selatan kurang lebih 7,50 Km dan dari barat ke timur kurang lebih 5,60 Km.

Secara administratif Kota Yogyakarta terdiri dari 14 Kecamatan, 45 Kelurahan, 614 RW dan 2.523 RT. Penggunaan lahan paling banyak diperuntukkan bagi perumahan, yaitu sebesar 2.103,27 Ha dan bagian kecil berupa lahan kosong seluas 20,20 Ha. Kecamatan Umbulharjo merupakan kecamatan yang wilayahnya paling luas yaitu 812,00 Ha atau sebesar 24,98 % dari luas Kota Yogyakarta, sedangkan kecamatan yang wilayahnya paling sempit adalah Kecamatan Pakualaman dengan luas 63,00 Ha (1,94 %).

d. Tipe Tanah

Kondisi tanah Kota Yogyakarta cukup subur dan memungkinkan ditanami berbagai tanaman pertanian maupun perdagangan, disebabkan oleh letaknya yang berada didataran lereng gunung Merapi (*fluvia volcanic foot plain*) yang garis besarnya mengandung tanah regosol atau tanah vulkanis muda. Sejalan dengan perkembangan Perkotaan dan Pemukiman yang pesat, lahan pertanian Kota setiap tahun mengalami penyusutan. Data tahun 1999 menunjukkan penyusutan 7,8% dari luas

area Kota Yogyakarta (3.249,75) karena beralih fungsi, (lahan pekarangan).

e. Iklim

Tipe iklim "AM dan AW", curah hujan rata-rata 2.012 mm/thn dengan 119 hari hujan, suhu rata-rata 27,2°C dan kelembaban rata-rata 24,7%. Angin pada umumnya bertiup angin muson dan pada musim hujan bertiup angin barat daya dengan arah 220° bersifat basah dan mendatangkan hujan, pada musim kemarau bertiup angin muson tenggara yang agak kering dengan arah $\pm 90^\circ - 140^\circ$ dengan rata-rata kecepatan 5-16 knot/jam.⁴

2. Kondisi Demografi Kota Yogyakarta

Pertambahan penduduk Kota dari tahun ke tahun cukup tinggi, pada akhir tahun 1999 jumlah penduduk Kota 490.433 jiwa dan sampai pada akhir Juni 2000 tercatat penduduk Kota Yogyakarta sebanyak 493.903 jiwa dengan tingkat kepadatan rata-rata 15.197/km². Angka harapan hidup penduduk Kota Yogyakarta menurut jenis kelamin, laki-laki usia 72,25 tahun dan perempuan usia 76,31 tahun.⁵

Pertambahan penduduk Kota dari tahun ke tahun cukup tinggi, pada tahun 1971 jumlah penduduk Kota 340.908 jiwa dan sampai pada akhir 2005 tercatat penduduk Kota Yogyakarta sebanyak 435.236 jiwa dengan

⁴ jogjakota.go.id

⁵ jogjakota.go.id

tingkat kepadatan rata-rata 13.392/km². Angka harapan hidup penduduk Kota Yogyakarta menurut jenis kelamin, laki-laki usia 72,25 tahun dan perempuan usia 76,31 tahun. Sedangkan rasio jenis kelamin penduduk Kota Yogyakarta, pada tahun 1971 berjumlah 99.88 dan tahun 2005 tercatat 95.59⁶

C. Profil JOC

Di Indonesia sepeda onthel yang di kenal dengan sebutan “kereta angin” merupakan sebuah peninggalan tempo dulu dan saksi bisu peradaban manusia, serta keberadaannya kerap dipandang sebelah mata. Kehadiran sepeda onthel di Indonesia berawal dari orang belanda yang membawa sepeda onthel dari negerinya ke Indonesia dan menjadi primadona muda-mudi di zamannya dan menjadi kendaraan berkelas.

Sepeda onthel yang dulunya pernah berperan menjadi kendaraan utama di perkotaan sampai tahun 1970-an dan hampir semua lapisan masyarakat menggunakannya sebagai transportasi andalan, sekarang nasibnya telah berubah menjadi alat transportasi umum di pedesaan. Di masa lalu, hampir sebagian besar masyarakat di perkotaan dan di pedesaan, menggunakan sepeda onthel untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Kini suasana itu sudah menjadi kenangan seperti suara bel sepeda onthel dan decik kayuhan sepeda onthel yang ramai di pagi hari telah berganti dengan deru sepeda motor. Sebagai contoh Kota Yogyakarta, sekitar 10 tahun yang lalu masih ramai lalu

lalang orang bersepeda, bahkan pada saat itu sepeda onthel tak bisa lepas dari *icon* transportasi masyarakat Kota Yogyakarta. Namun, keadaan ini sekarang berubah total, Kota Yogyakarta sudah tak seekotis dahulu dan kini jalan-jalan utama Kota Yogyakarta telah padat oleh sepeda motor.

Hal lain yang tidak disadari adalah bahwa sepeda onthel sebagai alat transportasi sempat berjaya pada tahun 1960-an. Sepeda onthel kemudian secara perlahan lebih banyak digunakan oleh masyarakat pedesaan sampai sekarang. Akhirnya ketika sepeda onthel karena usianya dan kelangkaan, telah berubah menjadi barang antik dan unik, maka mulailah situasi berbalik. Sepeda onthel yang dulunya terbuang, sekarang pada tahun 2000-an justru diburu kembali oleh semua kalangan mulai dari pelajar, mahasiswa sampai pejabat. Semakin langkanya sepeda tua tak heran kini sepeda tua banyak diminati dan diburu para kolektor. Sepeda buatan Eropa masih menjadi primadona seperti Gazelle dan Simplex yang harganya berkisar antara Rp 2 juta ke atas bahkan kalau kondisinya orisinal nilainya mencapai Rp 40 jutaan.

Dari sekian banyak sepeda onthel yang masih ditemui di Indonesia pada umumnya dan di Kota Yogyakarta pada khususnya, bisa disimpulkan bahwa semua itu tidak akan pernah terjadi apabila sepeda onthel tidak ada penggemarnya atau tidak disukai. Dengan kata lain, masyarakatlah yang dapat melestarikan dan membudayakan bertransportasi dengan sarana sepeda onthel. Tentunya gambaran tentang melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta sudah tidak asing lagi. Sebagai contoh ribuan warga Yogyakarta bersepeda bersama memperingati peristiwa Serangan Oemoem (SO) 1 Maret 1949.

Acara tersebut dipusatkan di titik nol kilometer di simpang empat Kantor Pos Besar Yogyakarta. Acara bertajuk sepeda bersama dan menjadikan Kota Yogyakarta kembali sebagai kota sepeda itu diikuti berbagai komunitas dan klub sepeda di Kota Yogyakarta seperti Komunitas Sego Segawe (sepeda kanggo sekolah lan nyambut gawe), Jogja Onthel Community (JOC), Paguyuban Onthel Jogjakarta (Podjok), Komunitas Sepeda Low Rider dan Komunitas Guyub Rukun.⁷

Contoh di atas tentu hanya sebagian kecil dari banyaknya komunitas melestarikan dan membudayakan bertransportasi dengan sarana sepeda onthel di Kota Yogyakarta. Dengan membentuk komunitas mereka berharap agar sepeda onthel yang pernah menjadi alat transportasi utama tetap eksis karena komunitas sepeda onthel akan menjadi salah satu garda terdepan untuk mensosialisasikan kembali pentingnya naik sepeda onthel. Selain itu, keranjingan masyarakat terhadap sepeda onthel adalah tepat bersamaan dengan berkembangnya ancaman global warming dan BBM semakin mahal dan polusi udara semakin tidak terkendali.

Dalam kali ini JOC sebagai salah satu dari komunitas sepeda onthel yang ada, melakukan beberapa hal untuk mewujudkan cita-cita melestarikan sepeda onthel. Walau tidak bisa menghilangkan polusi udara secara menyeluruh, paling tidak usaha mereka telah mampu menyadarkan tentang apa yang seharusnya dilakukan oleh komunitas yaitu melestarikan dan membudayakan bertransportasi dengan sarana sepeda onthel di Kota

⁷ Ribuan Warga Yogyakarta Bersepeda Peringati SO 1 Maret 49. Joglosemar: Minggu, 2 Maret 2009

Yogyakarta. Usaha yang serius untuk mewujudkan cita-citanya bisa dilihat dari usaha komunitas yang ada di Kota Yogyakarta yaitu JOC.

1. Awal Terbentuknya JOC

Menggemari sepeda onthel memang bisa dinikmati sendirian. Namun, bergabung dengan komunitas lokal juga tidak ada salahnya. Banyak sepeda tua milik onthelis yang masih perlu "dibangun" atas dasar semangat untuk kembali ke bentuk orisinil awal. Situasi keterbatasan referensi dan keterbatasan ketersediaan onderdil membuat para onthelis kemudian secara alami saling berinteraksi untuk bertukar informasi dan bertukar onderdil. Sepeda onthel yang cukup merakyat, membuat setiap orang dengan mudah bergabung dengan komunitas lokal yang ada di daerah masing-masing. Meskipun harga sepeda onthel semakin hari semakin membumbung tinggi, namun animo masyarakat terlihat justru semakin membesar.

Terbentuknya JOC ini, diawali dari hanya sekedar ngumpul-ngumpulnya para pecinta sepeda onthel, di era tahun 1990-an dan akhirnya pada tanggal 1 April 2002 komunitas ini berdiri secara resmi, dengan mengusung bendera JOC yang merupakan salah satu komunitas sepeda onthel pertama di kota pelajar ini. Tujuan didirikannya komunitas ini pun berawal dari pemikiran yang cukup sederhana, adanya keinginan melestarikan sepeda onthel.

Nama Jogja Onthel Community (JOC) sendiri diambil berdasarkan kecintaan mereka terhadap sepeda onthel dan Kota Yogyakarta di mana mereka tinggal. Namun, sudah sejak awal sebelum JOC diresmikan, nama ini telah terbentuk dan berlanjut hingga sekarang.

2. Keanggotaan JOC

Anggota JOC sudah mencapai lebih dari 500 yang tersebar di seluruh kawasan Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) dan siapa pun bisa menjadi anggota JOC, asalkan mempunyai sepeda onthel, bebas narkoba dan usia tak dibatasi. Dalam penerimaan anggota baru, JOC selalu mengadakan kegiatan inisiasi yang penuh keanehan dan keunikan.

Komunitas ini dinilai cukup heterogen, karena para anggotanya berasal dari bermacam-macam daerah dari dalam maupun luar Kota Yogyakarta, di mana mereka datang ke Kota Yogyakarta sebagai mahasiswa yang kuliah di beberapa perguruan tinggi di Kota Yogyakarta. Selain jumlahnya yang sangat banyak, JOC mempunyai anggota yang beragam pula latar belakangnya. Di antara mereka ada yang dari kalangan pemuda penganggur, pekerja, pelajar, mahasiswa dan sebagainya. Jangkauan umur pun beragam ada yang masih muda, adapula yang sudah lanjut usia, seperti mbah Boncel (sapaan akrabnya) yang telah bersepeda ke berbagai kota di Indonesia bahkan dari ujung bagian timur sampai ujung bagian barat di Indonesia pernah ditempuhnya.

Para anggota JOC yang sebagian besar dari mahasiswa ini terkadang melintasi ruas-ruas jalan Kota Yogyakarta dengan iring-iringan sepeda onthel mengarahkan kendaraannya ke jalan-jalan perkampungan dan menggiring ingatan pada suasana masa lalu saat sepeda onthel masih menjadi transportasi andalan di Kota Yogyakarta yang semakin terpinggirkan keberadaannya. Namun, dengan segala upaya orang-orang ini tetap akan mempertahankan keberadaan sepeda tua ini. Mereka mengayuh menyusuri garis waktu sambil membawa kenangan akan kejayaan sepeda onthel.

3. Tujuan Berdirinya JOC

Setiap komunitas atau pun perkumpulan didirikan dengan maksud dan tujuan tertentu. Demikian pula dengan JOC, komunitas yang sampai saat ini memiliki lebih dari 500 anggota ini juga memiliki cita-cita melestarikan dan membudayakan bertransportasi dengan sarana sepeda. Menurut R. Heru Santosa salah satu pendiri JOC, tujuan didirikannya komunitas ini adalah untuk kembali menghangatkan kota yang juga pernah mendapat gelar kota sepeda dengan menggunakan alat transportasi yang ditemukan di abad 18 ini. Selain itu, menurut Supriyanto (Wakil Ketua JOC) tujuannya adalah untuk melestarikan dan membudayakan sepeda onthel di Kota Yogyakarta.

4. Kategori Sepeda Onthel yang digunakan JOC

a. Sejarah Sepeda Onthel

Dalam sejarah, sepeda onthel mulai dikenal di Indonesia sekitar tahun 1790, sebuah sepeda pertama berhasil dibangun di Inggris. Cikal bakal sepeda ini diberi nama Hobby Horses dan Celeriferes. Keduanya belum punya mekanisme sepeda zaman sekarang, batang kemudi dan sistem pedal, namun yang ada hanya dua roda pada sebuah rangka kayu. Dapat dibayangkan, betapa canggung dan besar tampilan kedua sepeda itu. Meski begitu, mereka cukup menolong orang-orang pada masa itu untuk berjalan.

Penemuan fenomenal dalam kisah masa lalu sepeda tercipta berkat Baron Karl Von Drais. Von Drais yang tercatat sebagai mahasiswa matematik dan mekanik di Heidelberg, Jerman berhasil melakukan terobosan penting, yang ternyata merupakan peletak dasar perkembangan sepeda selanjutnya. Oleh Von Drais, Hobby Horse dimodifikasi hingga mempunyai mekanisme kemudi pada bagian roda depan. Dengan mengambil tenaga gerak dari kedua kaki, Von Drais mampu meluncur lebih cepat saat berkeliling kebun. Ia sendiri menyebut kendaraan ini dengan nama, Draisienne.

Proses penciptaan selanjutnya dilakukan Kirkpatrick Macmillan. Pada tahun 1839, ia menambahkan batang penggerak yang menghubungkan antara roda belakang dengan ban depan Draisienne. Untuk menjalankannya, tinggal mengayuh pedal yang ada.

James Starley mulai membangun sepeda di Inggris di tahun 1870. Ia memproduksi sepeda dengan roda depan yang sangat besar (*high wheel bicycle*) sedang roda belakangnya sangat kecil. Sepeda jenis ini sangat populer di seluruh Eropa. Sebab, Starley berhasil membuat terobosan dengan mencipta roda berjari-jari dan metode *cross-tangent*. Sampai kini, kedua teknologi itu masih terus dipakai dan akhirnya, sepeda menjadi lebih ringan untuk dikayuh. Sayangnya, sepeda dengan roda yang besar itu memiliki banyak kekurangan. Ini menjadi dilema bagi orang-orang yang berperawakan mungil dan wanita. Karena posisi pedal dan jok yang cukup tinggi, mereka mengeluhkan kesulitan untuk mengendarainya. Sampai akhirnya, pada tahun 1886 keponakan James Starley, John Kemp Starley menemukan solusinya. Ia menciptakan sepeda yang lebih aman untuk dikendarai oleh siapa saja. Sepeda ini sudah punya rantai untuk menggerakkan roda belakang dan ukuran kedua rodanya sama.

Namun penemuan tak kalah penting dilakukan John Boyd Dunlop pada 1888. Dunlop berhasil menemukan teknologi ban sepeda yang bisa diisi dengan angin (*pneumatic tire*). Dari sinilah, awal kemajuan sepeda yang pesat. Beragam bentuk sepeda berhasil diciptakan. Seperti diketahui kemudian, sepeda menjadi kendaraan yang mengasyikkan. Itulah cikal bakal sepeda onthel hingga kemudian menemukan bentuknya hingga sekarang.

Di Indonesia, perkembangan sepeda banyak dipengaruhi oleh kaum penjajah, terutama Belanda. Mereka memboyong sepeda produksi

negerinya untuk dipakai berkeliling menikmati segarnya alam Indonesia. Kebiasaan itu menular pada kaum pribumi berdarah biru. Akhirnya, sepeda jadi alat transportasi yang bergengsi.

Pada masa berikutnya, saat peran sepeda makin terdesak oleh beragam teknologi yang disandang kendaraan bermesin (mobil dan motor), sebagian orang mulai tertarik untuk melestarikan sejarah lewat koleksi sepeda antik. Rata-rata, sepeda lawas mereka keluaran pabrikan Eropa. Angka tahunnya antara 1940 sampai 1950-an dan mereka sangat cermat dalam merawatnya. Di masyarakat, sepeda lawas itu dikenal dengan beberapa sebutan, seperti onthel, jengki, kumbang dan sundung.⁸

Sepeda onthel atau juga terkadang disebut sebagai sepeda unta, sepeda kebo, atau *pit pancal* adalah sepeda standar dengan ban ukuran 28 inchi yang biasa digunakan oleh masyarakat perkotaan sampai tahun 1970-an. Berbagai macam merek sepeda onthel beredar di pasar Indonesia, pada segmen premium terdapat merek Gazelle dan Fongers, kemudian segmen di bawahnya diisi oleh beberapa merek terkenal seperti Simplex, Raleigh, Humber, Rudge, dan Batavus. Sepeda ini mempunyai klasifikasi gender yang tegas antara sepeda pria dan sepeda wanita, kemudian memiliki 3 varian ukuran rangka standar yakni 57, 61 dan 66 cm.⁹

Dari sekian merek sepeda onthel yang pernah beredar di Indonesia, hanya ada beberapa merek yang masih bertahan sampai sekarang seperti Gazelle, Simplex, dan Batavus. Namun, dari ketiga merek tersebut, hanya

⁸ sepeda.wordpress.com

⁹ onthel.wordpress.com

merek-merek dari Belanda yakni Gazelle dan Batavus yang masih memproduksi tipe sepeda onthel.

Sepeda onthel yang dipakai oleh para anggota JOC sebagai berikut: Gazelle, Simplex, Fongers, Phoenix, Batavus, Humber, Raleigh dan Locomotief yang terkadang masih asing di telinga orang awam. Namun, sepeda onthel yang dimiliki oleh para informan adalah Simplex, Fongers, Phoenix, Batavus, dan Locomotief. Jika sepeda tua ini rusak tidak perlu khawatir karena tidak jauh dari sekretariat JOC terdapat bengkel khusus sepeda onthel yang berjarak sekitar 100m. Pemilik bengkel ini adalah Pak Yanto yang telah menggeluti usaha bengkel sepeda onthel selama puluhan tahun. Selain itu, bengkel ini dijadikan sebagai tempat JOC untuk perawatan hingga pencarian onderdil yang cukup langka yang dibutuhkan oleh komunitas ini.

1) **Gazelle**

Secara onthel ini struktural, bentuk dan teknologi dari Gazelle tidak banyak berubah. Secara umum terdapat 2 varian yakni tipe kecepatan tunggal dan tipe 3 kecepatan. Gazelle memiliki 2 model yang dikenal sebagai model *Gazelle Basic* (jenis wanita) dan model *Gazelle Toer Populair* (jenis pria dan wanita). Selain itu, Gazelle memiliki beragam seri, dari seri 1-20 dan salah satunya terlihat pada gambar.



Gazelle Seri 10

2) Simplex

Simplex ini termasuk buatan Belanda dan sekitar tahun 1952, pabrik yang memproduksi sepeda onthel merek ini bergabung dengan Locomotief, sehingga penomoran seri mengikuti aturan Locomotief yakni dari atas ke bawah. Hal ini yang membuat angka pertama dari nomor tersebut tertutup besi jepitan sadel. Selain itu, lampu yang berwarna kekuningan juga membuat mereknya kurang terlihat secara jelas.



commit to user **Simplex**

3) Fongers

Sepeda onthel yang bermerek Fongers ini apabila dilihat dari samping tampak *sexy*. Logo depan Fongers menggunakan logam bukan kertas. Di belakang ada pompa ban untuk aksesoris. Stir depan yang bermerek PFG. Fongers yang berukuran 60 ini memakai persneleng *sturmey archer* sehingga ada bunyi “klik” saat dijalankan, sehingga terkesan lebih unik.



Fongers PFG

4) Phoenix

Sepeda onthel ini merupakan sepeda buatan Belanda yang termasuk sepeda cross frame. Pada masa sekarang Phoenix termasuk golongan sepeda onthel yang sangat langka dan sulit ditemui di Indonesia. Kalau dilihat dari desain pipa frame dengan diameter lingkaran yang besar, seperti ini biasanya untuk membawa barang yang berat, nama kerennya *transport fiets*, misalnya untuk membawa surat, belanja, susu, hasil pertanian,

rumput untuk makan ternak, ayam ternak, burung peliharaan, barang dagangan dan sebagainya. Kelengkapan sepeda tersebut antara lain kunci GB, bell kodok/krik-krok, velk rykida, lampu depan scliper, stopan samping merk kyur, stoplamp belakang, dynamo rhimand.



Phoenix

5) Batavus

Batavus gapit ini berukuran ban 26" tetapi kalau dinaiki akan sama dengan sepeda ban 28" karena pipa yang berada di bawah sadel ukurannya lumayan panjang, jadi untuk onthelis berbadan dibawah 170cm kakinya tidak akan bisa menapak ditanah dengan pas jika duduk di sepeda ini. Keunikan lainnya adalah model sadel yang tidak umum, bentuknya bundar dan tidak ada bagian yang menjorok ke depan seperti model-model sadel lain. Untuk sepeda yang di tampilkan ini positif merek Locomotief tipe super deluxe yang di produksi dari tahun

1936–1955, sedangkan sepeda batavus hanya mengeluarkan crossframe yang sama bentuknya seperti magnet atau Empo dengan ukuran ban 28.



Batavus

6) Humber

Humber merupakan sepeda onthel buatan Inggris dan termasuk Humber Tourist yang terdapat 2 seri yaitu seri AD dan seri AF. Bentuknya cukup unik, karena aksesoris lampunya sangat cantik dengan kacanya yang masih utuh. Selain itu, cirri khas Humber terlihat dari gear, garpu double, tromol SA. Kalau dikayuh pasti berbunyi cik...cik...cik... Suaranya merdu dan sangat nyaman dikayuh. Humber ini memiliki kenyamanan seperti sepeda onthel bermerek Gazelle dan keunikan lain ada pada stangnya yang mirip stang dari Gazelle.

**Humber AF****7) Raleigh**

Sepeda onthel merek Raleigh CG ini buatan Inggris yang mempunyai ukuran 60 dan Raleigh mempunyai seri nomor mengikuti tahun buatannya. Boncengan belakangnya terdapat merek hokmi. Apabila dilihat dari logonya terdapat merek kepala burung. Selain itu, dinamo depan bosch, kunci belakang yang antik dan model tombol yang unik. Pada masa sekarang ada beberapa penggemar sepeda onthel atau yang disebut onthelis yang menyebut sepeda onthel ini sepeda kere, karena harga atau tampilan minimalisnya.



Raleigh CG

5. Kegiatan JOC

Para anggota JOC kerap berkumpul setiap malam Minggu di depan Gedung Agung. Selain itu, kegiatan sosial seperti bersepeda keliling Kota Yogyakarta dan mengunjungi setiap tempat yang menarik sudah menjadi agenda tetap komunitas sepeda onthel ini. Bersepeda ke Pantai Parangtritis atau pun menaiki daerah Kaliurang yang menanjak merupakan tantangan tersendiri dan jarak jauh atau pun dekat tak menjadi masalah bagi mereka. Bahkan *touring* keluar kota juga pernah mereka lakukan, seperti mengayuh sepeda hingga Jakarta, Bandung, Jepara, Surakarta dan Surabaya pernah dilakoni sebagai kegiatan komunitas ini.

Selain *touring*, para anggota JOC yang kesemuanya pecinta sepeda onthel juga kerap saling tukar info seputar sepeda onthel, mulai dari perawatan hingga pencarian onderdil yang cukup langka. Komunitas yang anggotanya berasal dari pelajar, mahasiswa, sampai yang sudah bekerja ini juga sering menjadi tempat kolektor barang antik. JOC tak menganut

aspek orisinalitas onthel karena bagi mereka, penanda onthel cukup dari rangka sepeda. Bagi JOC, sepeda onthel juga wajib dihias, mulai dari dipasang botol tempat minum, tas tempat ponsel, kunci pas, lampu kerlap kerlip, bel terompet, hingga tape dan pengeras suara dengan sumber daya aki.

JOC juga pernah mengadakan pameran sepeda klasik jenis onthel. Bahkan pameran sepeda onthel ke beberapa Universitas di Kota Yogyakarta seperti UGM dan Atma Jaya pernah mereka gelar. Tak hanya sampai di sini, mereka pernah pula melakoni menjadi duta wisata, seperti mengantar turis asing berkeliling kota budaya dengan sepeda kebanggaan mereka. Saat ini, JOC pun kerap meramaikan berbagai *event* kesenian maupun budaya yang diselenggarakan di tiap sudut Kota Yogyakarta, seperti *Night Ride on Jogja Bike Lane*.

Sekitar seribu pesepeda termasuk JOC mengikuti *Night Ride on Jogja Bike Lane*, sebuah acara peringatan Serangan Oemoem 1 Maret 1949, di Kota Yogyakarta. Mereka “ngonthel” keliling kota sepanjang kurang lebih lima kilometer dari mulai Gardu Anim Kota Baru hingga Taman Makam Pahlawan (TMP) Kusuma Negara. Setelah berkeliling kota, rombongan sepeda kemudian mengikuti renungan bersama Wali Kota Yogyakarta Herry Zudianto dan Adam Sheila On 7. Kepala Dinas Pariwisata Seni dan Budaya (Disparsenibud) Kota Yogyakarta Yulia Rustianingsing mengatakan, *Night Ride on Jogja Bike Lane* tidak hanya semata-mata bertujuan menyukseskan Program Sego Segawe (sepeda *commit to user*)

kanggo sekolah lan nyambut gawe).¹⁰ Namun memiliki misi khusus meluruskan peristiwa Serangan Oemoem 1 Maret yang sebenarnya kepada masyarakat.¹¹

6. Kepengurusan JOC

a. Sekretariat

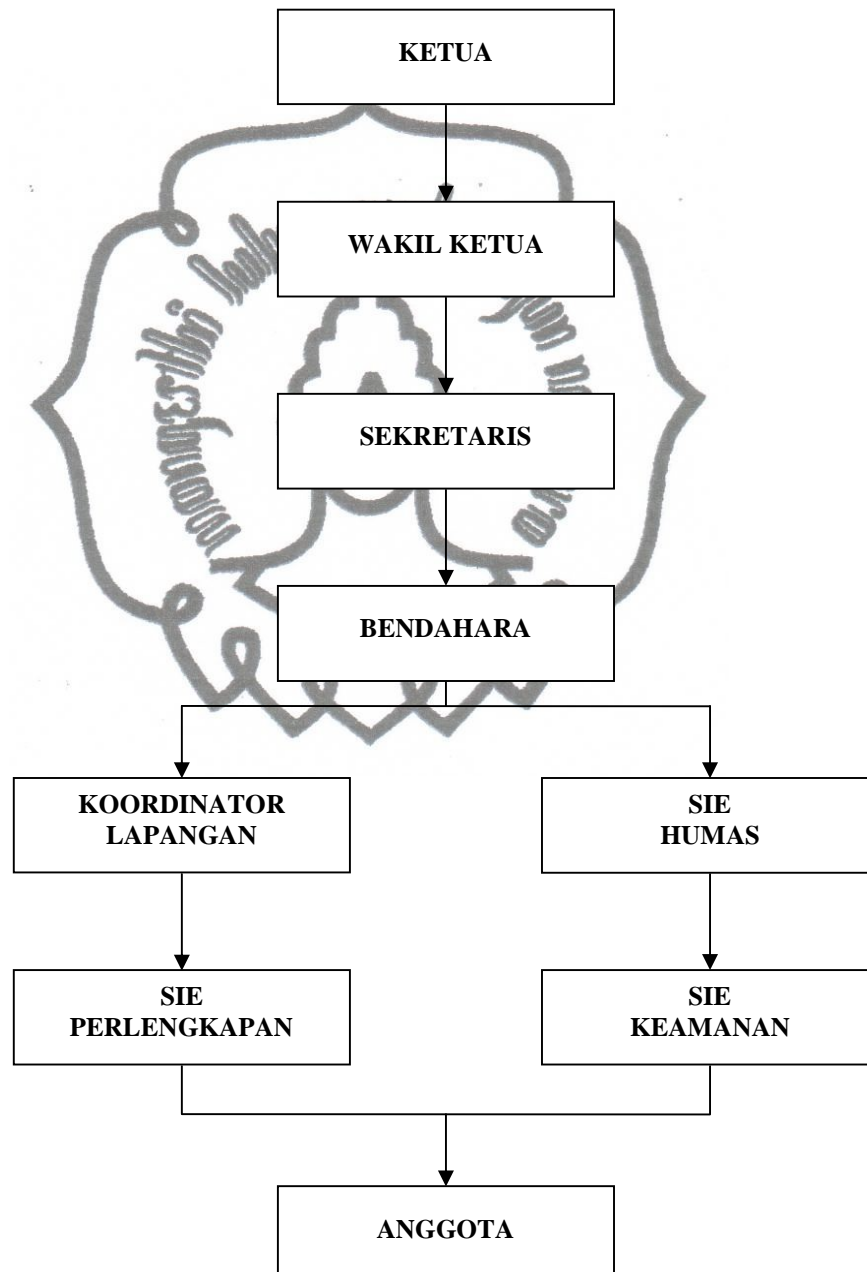
Sekretariat JOC terletak di Celeban UH 3/367. Secara administratif, JOC termasuk dalam wilayah Kelurahan Tahunan, Kecamatan Umbulharjo, Kabupaten Daerah Istimewa Yogyakarta. Tempat ini digunakan oleh JOC untuk segala kegiatan yang berkaitan dengan program kerja atau sebagai tempat untuk menunjang kinerja komunitas ini.

Adapun batas-batas wilayah dari sekretariat JOC sebagai berikut :

- Sebelah utara : Taman Makam Pahlawan
- Sebelah timur : Universitas Teknologi Yogyakarta
- Sebelah selatan : Terminal Umbulharjo
- Sebelah barat : Universitas Sarjanawiyata Tamansiswa

¹⁰ Program ini dilakukan setiap hari jumat dengan tujuan mengajak pelajar dan pegawai untuk bersepeda sekolah dan kantor *commit to user*

¹¹ okezone.com

b. Struktur Organisasi Kepengurusan JOC**Bagan 2.1****Struktur Organisasi JOC**

c. Tugas dan Fungsi Pengurus JOC

- **Ketua**

- Merupakan pemimpin dalam mengambil keputusan dan penanggung jawab seluruh kegiatan JOC.
- Juru bicara dalam melakukan wawancara baik berhubungan dengan komunitas sepeda onthel lainnya maupun dengan masyarakat.

- **Wakil Ketua**

- Membantu tugas-tugas ketua.

- **Sekretaris**

- Membantu ketua mengkoordinasikan dan mensosialisasikan seluruh kegiatan JOC.
- Menyusun rencana dan kegiatan JOC.

- **Bendahara**

- Menyusun keuangan yang berkaitan dengan kegiatan JOC.

- **Koordinator Lapangan**

- Melaksanakan kebijaksanaan JOC yang telah ditetapkan.
- Memastikan bahwa program dan acara berjalan lancar dan efisien.

- **Sie Humas**

- Mempromosikan pengertian dan pengetahuan kepada publik akan seluruh kegiatan JOC.

- Menyatukan sikap dan perilaku suatu lembaga sesuai dengan sikap dan perbuatan masyarakat, atau sebaliknya.

- **Sie Perlengkapan**

- Menyediakan perlengkapan yang dibutuhkan demi suksesnya seluruh kegiatan JOC.
- Mengembalikan perlengkapan yang dipinjam dan mencatat kembali perlengkapan yang tersisa untuk dapat dipakai kemudian hari.

- **Sie Keamanan**

- Melaksanakan pembinaan ketertiban umum kegiatan JOC.
- Pengkoordinasian dengan instansi terkait di bidang perizinan.

d. Nama-nama Kepengurusan JOC

- **Ketua** : Ahmad Fauzan
- **Wakil Ketua** : Supriyanto
- **Sekretaris** : Purwadi Adhi Karya
- **Bendahara** : Raka Aditya
- **Koordinator Lapangan** : Lukas Dwi Gunawan
- **Sie Humas** : Eko
- **Sie Perlengkapan** : Sigit
- **Sie Keamanan** : Wagiran

BAB III

PEMBAHASAN

A. Profil Informan

Penelitian ini membutuhkan informan untuk memperoleh data yang digunakan untuk menelaah masalah dalam penelitian. Pemilihan informan ditentukan sesuai dengan perumusan masalah yang ada. Penelitian ini menggunakan teknik sampel bertujuan (*purposive sampling*), peneliti cenderung memilih informan yang dianggap mengetahui dan berhubungan dengan masalah peneliti secara mendalam. Namun demikian, informan dapat berkembang sesuai dengan kebutuhan dan kesempatan peneliti dalam memperoleh data.¹ Pada penelitian ini peneliti hendak mendeskripsikan data dari hasil wawancara yang telah diperoleh.

Subyek kajian ini dibagi menjadi 2, yaitu: para anggota JOC dan masyarakat Kota Yogyakarta yang dianggap mengetahui dengan masalah peneliti secara mendalam. Peneliti hendak menggambarkan pemaknaan JOC terhadap sepeda onthel dan peran JOC melalui aksi komunitas dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta. Selain itu, penelitian ini akan mengambil tanggapan dari beberapa masyarakat yang dapat memberikan respons mereka terhadap keberadaan komunitas ini. Penelitian pada para informan ini peneliti lakukan untuk mendapatkan fakta bagaimana peran JOC dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta. Selain itu, peneliti juga

¹ HB. Sutopo. *Pengantar Metode Penelitian Kualitatif*. Surakarta: UNS Press. 2002: 56

akan melakukan observasi pada informan, karena penelitian ini menggunakan metode triangulasi data untuk mengecek derajat kebenaran fakta yang peneliti dapatkan, sehingga penelitian ini akan menghasilkan perumusan yang dapat berguna.

Seperti diperlihatkan pada bab sebelumnya, para anggota JOC dinilai cukup heterogen yang berasal dari bermacam-macam daerah dari dalam maupun luar Kota Yogyakarta, di mana mereka datang ke kota yang dikenal dengan kota pelajar ini sebagai mahasiswa yang kuliah di beberapa perguruan tinggi di Kota Yogyakarta. Pada penelitian ini, peneliti mengambil beberapa informan dari anggota JOC yang sekaligus menjabat sebagai pengurus JOC. Beberapa informan tersebut mempunyai beragam umur dan latar belakang profesi. Di antara mereka ada yang dari kalangan pekerja, pelajar dan mahasiswa. Selain itu, peneliti juga mengambil beberapa informan dari masyarakat Kota Yogyakarta yang statusnya masih duduk di bangku sekolah dan kuliah. Para Informan yang dipilih tersebut kemudian akan dapat menunjukkan kepada peneliti bagaimana pemaknaan JOC terhadap sepeda onthel dan bagaimana peran JOC melalui aksi komunitas dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta.

Tabel di bawah ini memaparkan nama-nama yang dipilih penulis dalam penelitian ini, antara lain :

Tabel 3.1

Data Informan

No	Nama Informan	Keterangan
1	Ahmad Fauzan	Ketua JOC
2	Supriyanto	Wakil Ketua JOC
3	Purwadi Adhi Karya	Sekretaris JOC
4	Rakha Aditya	Bendahara JOC
5	Lukas Dwi Gunawan	Koordinator Lapangan JOC
6	Eko	Sie Humas JOC
7	Sigit	Sie Perlengkapan JOC
8	Wagiran	Sie Keamanan JOC
9	Dhimas Bonus Hartanto	Mahasiswa Sosiologi Universitas Gadjah Mada (UGM), Yogyakarta
10	Iwit Maorin	Mahasiswa Sekolah Tinggi Psikologi, Yogyakarta
11	Edi Susanto	Mahasiswa Akuntansi Universitas Gadjah Mada (UGM), Yogyakarta
12	Bagus Kurniawan	Mahasiswa Manajemen Universitas Pembangunan Nasional (UPN), Yogyakarta
13	Ganjar Satrio	Pelajar Sekolah Menengah Seni Rupa, Yogyakarta

Para informan mengatakan bahwa komunitas adalah salah satu yang memegang peranan penting dalam masyarakat, seperti tindakan sosial yang mendukung atau menghambat sebuah perubahan. Dalam suatu komunitas, hubungan sosial antar anggota merupakan hal yang sangat penting karena ini merupakan landasan dari komunitas tersebut. Tentunya tindakan sosial perlu dilakukan komunitas agar mereka mengenal, memahami dan kemudian melakukannya. Terkadang keberadaan suatu komunitas kurang mendapat perhatian dari pemerintah setempat. Namun, hal tersebut tidak terlalu mengurangi untuk komunitas mempertahankan eksistensinya dalam *commit to user* melestarikan sepeda onthel sebagai warisan bersejarah dari zaman dulu.

B. Peran JOC dalam Melestarikan Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta

1. Pemaknaan Sepeda Onthel Sebagai Simbol yang dipergunakan JOC

Anak muda sebagai penerus generasi bangsa Indonesia harus ikut melestarikan kebudayaan yang ada di Indonesia dan memperkenalkan ke seluruh dunia bahwa Indonesia memiliki warisan sejarah yang sampai sekarang masih bertahan. Terlebih dahulu dilihat dari kebudayaan, salah satunya sepeda onthel yang saat ini memiliki nilai seni yang tinggi. Sepeda onthel adalah jenis sepeda yang menarik dan unik, serta desainnya tinggi dengan bentuk kemudi unik pula sehingga di Indonesia dikenal sebagai "kereta angin". Sepeda onthel memiliki perbedaan-perbedaan yang mendasar dibanding jenis-jenis sepeda lainnya, seperti sepeda gunung, sepeda BMX, sepeda mini, sepeda lipat dan masih banyak lagi.

Dalam penelitian ini yang perlu ditanamkan adalah mengetahui seluk-beluk sepeda onthel dengan cara menggambarkan JOC dalam memaknai sepeda tua yang disimbolkan dengan kesederhanaan ini, agar dapat memberikan suatu pemahaman terhadap sepeda onthel. Suatu makna dari sepeda onthel sebagai suatu simbol tergantung kepada kesepakatan komunitas yang mempergunakan simbol itu, sehingga dapat ditangkap melalui proses penafsiran. Hal ini disebabkan karena sekitar tahun 1960-an sepeda onthel masih menjadi transportasi andalan dan hampir semua lapisan masyarakat menggunakannya sebagai transportasi andalan, namun tidak begitu saja bisa langsung diterima dan dimengerti oleh semua orang di Kota Yogyakarta, maka simbol itu harus terlebih dulu ditafsirkan.

Sepeda onthel yang memiliki konstruksi tinggi, besar, dan kuat memang cocok untuk menanggung beban maksimal baik untuk mengangkut hasil pertanian, rumput untuk makan ternak, ayam ternak, burung peliharaan, barang dagangan dan sebagainya. Namun, seiring dengan modernitas yang sukses mengubah gaya hidup dari kehidupan semi romantis menuju kehidupan yang total *pragmatis*, sepeda onthel pun makin lama makin terkikis dan nasibnya telah berubah menjadi alat transportasi umum di pedesaan. Kini, sepeda onthel cenderung hanya dimiliki dan identik dengan para pekerja kasar, “simbok-simbok bakul” dan lainnya. Maka, sepeda onthel menjadi suatu simbol yang menggambarkan anti polusi kini bergeser menjadi “kemiskinan” atau “keterbelakangan”, orang-orang pun malu naik sepeda onthel. Mereka tidak lagi malu, kalau sepeda yang dimiliki adalah sepeda sport yang harganya ratusan ribu bahkan jutaan dan sepeda onthel “mengonggok” di gudang masa silam, hal ini disebabkan oleh *pragmatisme*² yang telah menyingkirkan keberadaan sepeda onthel. Wajah kota ini yang dahulu begitu indah, ramah dan menyejukkan, sekarang berubah menjadi wajah yang suram karena asap kendaraan bermotor, kemacetan dan “kesemerawutan” lalu lintas.

Ada banyak merek sepeda onthel, pada segmen premium terdapat merek Gazelle dan Fongers, kemudian segmen di bawahnya diisi oleh beberapa merek terkenal seperti Simplex, Raleigh, Humber, Rudge, dan Batavus yang terkadang masih asing di telinga orang awam. Pada

² Kemampuan manusia berteori merupakan bagian integral dari praktik cerdas

kenyataannya sepeda onthel juga dapat menunjukkan kelas atau strata sosial seseorang. Sekitar tahun 1960-an, penampilan seseorang dapat diukur dari sepeda yang mereka miliki. Jika ada orang yang naik sepeda merek Gazelle dan bertopi garbus ala *cowboy*, langsung dapat ditebak dia berstatus sosial tinggi atau orang kaya atau dari kalangan berduit dan berpenghasilan besar atau dari kelas stata sosial tinggi.

Berdasarkan wawancara yang telah dilakukan, para informan memang tidak mempermasalahkan merek sepeda onthel yang mereka gunakan atau hanya sekedar koleksi dan tidak memandang sepeda dari satu merek saja, namun mereka mau membuka diri untuk mendengarkan pertimbangan yang mendasari setiap pilihan, baik individu maupun kolektif untuk mendapatkan banyak pengetahuan menarik yang bukan saja akan semakin memperluas wawasan mereka, melainkan juga semakin memperdalam kecintaan mereka terhadap sepeda onthel. Ketika peneliti menanyakan tentang jenis-jenis sepeda yang berbeda, Wagiran mengatakan demikian :

“Walaupun jenis sepedanya berbeda tapi punya tujuan yang sama seperti onthel dan adanya komunitas ini hanya sebagai wadah untuk melestarikan warisan nenek moyang kita dan menambah rasa cinta kita terhadap sepeda onthel”

Pada masanya sepeda onthel yang memiliki konstruksi tinggi, besar, dan kuat ini memang sangat cocok untuk menanggung beban maksimal baik untuk mengangkut hasil pertanian. Seringkali muncul pertanyaan kapan sepeda onthel kembali menghangatkan kota ini? Penampilan sepeda onthel yang terkesan tua dan kebanyakan digunakan oleh orang tua ini membuat masyarakat terutama anak muda kurang tertarik menggunakan sepeda ini

untuk melakukan aktivitasnya. Hal ini sesuai dengan perkataan dari Purwadi

Adhi Karya yang mengatakan demikian :

"Sepeda onthel itu cocok dikendarai pelan-pelan sambil bersantai tapi agak berat saat digenjot apalagi buat anak muda soalnya konstruksinya yang agak tinggi"

Dia menuturkan bahwa sebenarnya kesulitan bagi anak muda saat pertama kali mengayuh sepeda onthel ini. Namun, tidak menyurutkan geliat para pecinta sepeda onthel yang menamakan diri sebagai JOC ini. Komunitas yang menduduki wilayah Kota Yogyakarta ini merupakan komunitas yang kreatif dengan upaya-upaya untuk melestarikan warisan sejarah yang sudah semakin tergerus perkembangan zaman sehingga sepeda onthel semakin terpinggirkan keberadaannya. Menurut Ahmad Fauzan, kita sebagai anak muda seharusnya menjaga kebudayaan dari nenek moyang kita dengan penuh semangat yang tinggi seperti sepeda onthel yang memiliki nilai sejarah yang tinggi. Namun, di sisi lain menjadi keprihatinan kurangnya dari kesadaran masyarakat dalam memaknai sepeda onthel untuk mengulang kembali romantisme bersepeda disebabkan oleh persaingan dalam masalah efisiensi dan efektifitas dan lebih memilih kendaraan bermotor. Berikut ini penuturan singkat dari Ahmad Fauzan mengenai makna sepeda onthel agar alat transportasi utama sekitar di tahun tahun 1960-an ini, tetap eksis karena komunitas sepeda onthel akan menjadi salah satu garda terdepan dalam melakukan aksinya.

"Semangat harus tinggi, sepeda onthel harus maju"

Dari jawaban yang diungkapkan oleh Ahmad Fauzan tersebut kita dapat melihat satu semangat yang tinggi dan mendalam. Ahmad Fauzan yang

memiliki sepeda onthel bermerek Fongers ini, mengatakan bahwa semangat itu dapat dilihat dari ada sebagian anggota JOC bersepeda untuk menunjang kehidupan mereka, mengingat sepeda merupakan satu-satunya alat untuk mencari nafkah, maksudnya sepeda onthel dipakai untuk pergi ke tempat kerja. Bahkan dalam penuturannya, ketika peneliti menanyakan apa saja kegunaan sepeda onthel anda di luar kegiatan JOC, Lukas Dwi Gunawan mengatakan demikian :

"Kalo aku sih bersepeda juga untuk pergi ke sekolah selain menyehatkan juga bisa hemat"

Selain itu, dia menilai pergi ke sekolah atau tempat kerja dengan bersepeda adalah aktivitas yang sifatnya pribadi. Seringkali alasan mengapa mereka menggunakan sepeda onthel, dipengaruhi oleh pengalaman-pengalaman pribadi mereka dalam memandang sepeda onthel yang mereka pakai, seperti apa yang diungkapkan oleh Supriyanto sebagai berikut :

"Saya gunakan sebagai sarana transportasi sehari-hari terutama untuk pergi kerja"

Dia mengatakan bahwa menyimpan banyak sepeda onthel karena sejak lama sepeda digunakan sebagai sarana transportasi. Namun, faktor ekonomilah yang melatarbelakangi Supriyanto untuk menggunakan sepeda onthel di Kota Yogyakarta, yang dulu dikenal sebagai kota sepeda. Supriyanto yang berprofesi sebagai *Cleaning Service* di Kantor DPRD Kota Yogyakarta ini menuturkan sepeda-sepeda onthel itu diperolehnya dengan cara membeli maupun barter. Harganya bervariasi mulai dari ratusan ribu sampai jutaan.

Namun, biasanya Supriyanto memperoleh sepeda onthel itu dalam kondisi kurang terawat sehingga harus diperbaiki dan dirakit satu per satu.

Beberapa informan yang lain mempunyai penggunaan yang berbeda terhadap sepeda onthel di luar kegiatan JOC. Menurut Raka Aditya, yang peneliti temui mengatakan bahwa berbeda dengan sepeda motor dari segi kecepatan, sepeda motor menang dengan sepeda onthel. Akan tetapi, sepeda onthel yang digunakan juga dapat menyehatkan dan mengurangi polusi udara yang kemudian mulai digemari oleh para anggota JOC. Bahkan sebagian besar dari mereka sengaja memodifikasi agar terasa nyaman saat digunakan.

"Biasanya saya memakai sepeda onthel sebagai sarana berolahraga dan mengeluarkan keringat"

Beberapa informan juga menceritakan bahwa tak sedikit pula yang menganggap sepeda onthel, tidak hanya dimaknai sebagai sekadar alat transportasi. Sepeda sudah menjadi barang kesayangan, alias *"klangenan"*³ yang bagi sebagian kolektor bahkan terlalu sayang untuk dikendarai. Selain itu, mereka menceritakan bahwa kebanyakan sepeda onthel memiliki standarisasi harga yang berbeda. Contohnya merek Gazelle produksi Belanda yang harganya bisa selangit, Ahmad Fauzan mengatakan demikian :

"Saat ini sepeda onthel model lama tak lagi diproduksi jadi tak heran, harga sepeda onthel bermodel tua bisa menembus belasan juta rupiah. Apabila sepeda onthel telah menjadi kebutuhan maka orang akan melakukan apa saja untuk memenuhi kebutuhan itu, bahkan sampai membeli sepeda onthel dengan harga yang mahal"

³ Dalam Bahasa Jawa yang berarti barang kesayangan atau kesenangan.

Selain pendapat tersebut, untuk menguatkan pernyataan tersebut informan lain yaitu Supriyanto memberikan pendapatnya, sebagai berikut :

“Ada satu unit sepeda onthel yang paling murah meski kondisinya sudah buruk, tapi sepeda Gazelle seri tertentu yang harganya bisa tembus di atas Rp 50 juta dan tentu satu sepeda bisa untuk membeli sebuah mobil”

Hal ini sesuai dengan pernyataan Sigit yang mengatakan bahwa keberadaan sepeda onthel pada jaman dulu sangat berbeda dengan saat ini yang kian langka, dia mengatakan demikian :

“Kini keberadaan sepeda onthel telah banyak berubah karena usianya dan kelangkaan, telah berubah menjadi barang antik dan unik. Jadi apa yang kita lihat sepeda onthel dulu akan berbeda kondisinya dengan sekarang termasuk harganya juga”

Ketidakterdugaan dari harga sebuah sepeda onthel yang bisa selangit ini, justru saat ini semakin dicari oleh para kolektor sepeda onthel. Bahkan seorang anggota JOC, yakni Ahmad Fauzan, sampai rela berpetualang sampai keluar kota hanya untuk mencari onderdil guna melengkapi sepeda onthelnya yang bermerek Fongers. Selain itu, dia sebagai Ketua JOC yang memaknai sepeda onthel merupakan langkah awal dalam melestarikan sepeda onthel. Selain itu, dia menuturkan memiliki sepeda onthel dilatarbelakangi oleh kelangkaan sepeda onthel yang sedikit berkarat dan terlihat antik yang menggerakkannya untuk menjalankan peran dalam melestarikan sepeda onthel agar dapat dilihat kembali pemandangan sekitar tahun 1960-an yang banyak ditemukan pelajar, mahasiswa, pegawai, dan masyarakat lainnya naik sepeda. Pada kenyataannya, saat ini banyak para buruh atau petani (ulang-alik) yang memadati jalan-jalan kota setiap pagi dan sore. Ada yang dari arah timur

(Prambanan). Ada yang dari arah selatan (Bantul) dan ada yang dari Barat (Kulon Progo). Selain itu, sering juga muncul iring-iringan pengendara sepeda: mbok-mbok bakul sayuran dari desa-desa.

Memaknai sepeda onthel merupakan langkah awal yang selanjutnya dilakukan dengan cara bersepeda dengan sepeda onthel, hal ini dapat diartikan sebagai suatu aksi komunitas, di mata para anggota JOC tidak berbeda dengan aktivitas sosial lainnya seperti Komunitas sepeda BMX, sepeda lipat, sepeda lowrider dan masih banyak lagi, sebab di sana mereka yang mempunyai peran dipandang tak ubahnya seperti masyarakat yang lain.

Salah satu keadilan Tuhan adalah bahwa manusia diciptakan dengan selera yang berbeda-beda. Perbedaan selera juga merupakan rahmat bagi onthelis. Beberapa anggota JOC suka sepeda buatan Belanda, beberapa lagi suka buatan Inggris, Jerman, Perancis, dan sebagainya. Sesama penyuka sepeda Belanda pun ternyata memiliki pilihan merek yang berbeda. Beberapa suka yang bermerek Gazelle, yang lain memilih Fongers, Batavus, Simplex, Burgers, dan sebagainya. Jika segala perbedaan ini diterima sebagai rahmat dan mau membuka diri untuk mendengarkan pertimbangan yang mendasari setiap pilihan baik individu maupun kolektif, maka akan mendapatkan banyak pengetahuan menarik yang bukan saja akan semakin memperluas wawasan, melainkan juga semakin memperdalam kecintaan akan sepeda onthel. Ketika peneliti menanyakan tentang beragam merek sepeda onthel yang dimiliki para informan, Supriyanto mengatakan demikian :

“Total ada lebih dari 5 merek sepeda onthel di rumah tapi 2 masih dalam perbaikan namun yang sering saya gunakan mereknya Locomotief”

Hal ini sesuai dengan pernyataan yang diungkapkan oleh Purwadi Adhi Karya, sebagai berikut :

“Ada Simplex dan Fongers tapi aku lebih sering pakai yang mereknya Fongers soalnya sepeda itu yang pertama kali aku punya”

Secara garis besar, kurangnya kesadaran “ngonthel” di Indonesia khususnya di Kota Yogyakarta, tidak seperti di Belanda, sepeda masih menjadi alat transportasi yang dominan dalam kehidupan masyarakat. Kota-kota di Belanda yang luasnya tanggung, membuat orang lebih suka naik sepeda dibandingkan mobil atau motor. Sepeda onthel di Belanda memiliki julukan unik yakni *opafiets* (sepeda pria) dan *omafiets* (sepeda wanita). Julukan ini muncul dari sejarah sepeda onthel yang cukup panjang, sehingga sepeda tipe ini cukup populer sejak seabad silam.

Berikut merupakan data tabel mengenai alasan informan dalam memilih merek sepeda onthel :

Tabel 3.2

Alasan Informan dalam Memilih Merek Sepeda Onthel

No	Nama Informan	Merek Sepeda Onthel	Alasan
1	Ahmad Fauzan	Fongers	Sepeda ini bukan dilihat dari harganya, tetapi dilihat kembali dari sejarah mendapatkannya
2	Supriyanto	Locomotief <i>commit to user</i>	Tak seperti kebanyakan sepeda onthel yang beredar

			saat ini. Bentuknya unik dan cukup lawas keluaran tahun 1921
3	Purwadi Adhi Karya	Fongers	Warisan dari kakek, yang mempunyai nilai sejarah dari sepeda tersebut
4	Rakha Aditya	Phoenix	Sepeda ini adalah sepeda alternatif dan harganya miring
5	Lukas Dwi Gunawan	Batavus	Dipinjamkan oleh sesama anggota JOC
6	Eko	Fongers	Dipinjamkan oleh sesama anggota JOC dan sejak awal belum pernah membeli sepeda onthel
7	Sigit	Simplex	Secara struktural, bentuk dan kondisinya tidak banyak berubah
8	Wagiran	Phoenix	Sepeda ini yang pertama kali dibeli dalam kondisi original

Sumber: Data Primer

Dilihat dari tabel di atas, pengguna terbanyak adalah sepeda onthel merek Fongers ada 3 orang, yang kemudian disusul Phonix ada 2 orang dan masing-masing ada satu orang yang memilih merek Locomotief, Batavus dan Simplex. Jika dilihat dari selera yang berbeda-beda, JOC tidak pernah mempermasalahkan perbedaan selera ini. Hal tersebut akan membuka diri mereka dalam mendapatkan banyak pengetahuan menarik yang semakin memperdalam kecintaan akan sepeda onthel.

Beberapa alasan para anggota JOC tertarik terhadap sepeda onthel cukup beragam, terlebih bagi mereka yang memilih sepeda onthel sebagai alat transportasi sehari-hari. Salah satunya Purwadi Adhi Karya yang mengatakan asal mulanya dia tertarik terhadap sepeda onthel adalah :

commit to user

“Kalo aku sih pakai sepeda onthel karena bentuknya yang unik. Lagipula sepeda yang aku pakai sekarang kebanyakan warisan dari kakek jadi, kayak ada nilai sejarahnya gitu”

Alasan ini juga yang melatarbelakangi Sigit seperti yang diungkapkan di bawah ini :

“Orang bilang untuk menarik perhatian orang itu harus bersepeda motor dan berpenampilan keren, tetapi saya berangan-angan membalik itu semua dengan sepeda onthel”

Sepeda onthel yang sudah lama tidak diproduksi, tentu sulit mencari satu unit sepeda onthel yang masih lengkap. Mengingat sudah tidak ada perusahaan yang memproduksi onderdilnya. Satu-satunya cara untuk membuat satu unit sepeda menjadi lengkap onderdilnya secara original adalah dengan cara kanibal, yakni dengan cara memakai onderdil sepeda sejenis untuk melengkapi satu sepeda. Ini sependapat dengan Raka Aditya, yang sehari-hari mengisi waktu senggangnya dengan berkeliling kota memakai sepeda onthel miliknya.

“Jaman sekarang ini tidak dibatasi penggunaan sepeda motor sehingga minat masyarakat terhadap sepeda onthel pun hampir tidak ada selain itu sekarang jarang banget bisa nemuin sepeda onthel yang kondisinya masih bagus jadi untuk melengkapi satu sepeda bisa membutuhkan onderdil sampai tiga unit sepeda dan harus dirakit satu per satu”

Pernyataan dari Raka Aditya tersebut sesuai dengan pemandangan semacam itu bahwa saat ini di Kota Yogyakarta keberadaan sepeda onthel yang kalah bersaing dengan kendaraan bermotor. Dominasi kendaraan bermotor menjadi sangat luar biasa disebabkan oleh mudahnya mendapatkan sepeda motor yang ikut andil mengotori udara di kota yang juga dijuluki sebagai Kota Pariwisata ini. Hal ini juga dilakukan oleh Wagiran yang

mengungkapkan bahwa sepeda onthel itu seperti “sahabat” dan tidak pernah lepas dari aktivitasnya sehari-hari, dia mengatakan demikian :

“Sudah seperti sahabatku pokoknya bisa dibilang sepeda onthel itu separuh hidupku”

Menurut penuturan dia selanjutnya, bahwa dalam dunia ini kita tidak punya siapa-siapa, kecuali diri sendiri. Namun, dalam kesendirian itu, kita mempunyai sahabat yang memahami. Hal ini terlihat dari apa yang dialami Wagiran ketika sedang mengayuh menyusuri jalan di Kota Yogyakarta, sepeda onthel yang selalu setia menemani di saat suka dan duka. Selain itu, sama halnya seperti sahabat yang selalu mendengar keluhan perasaan kita, segala rasa kecewa, harapan dan impian juga kita tuangkan serta memberi jalan sebagai acuan penyelesaian masalah. Tidak jauh berbeda sepeda onthel yang dikonotasikan sebagai sahabat pun dapat mengatasi beberapa permasalahan yang transportasi di Kota Yogyakarta. Berikut ini artikel yang peneliti temukan untuk menguatkan pernyataan tersebut :

Onthel... Sahabat Sejati Selama di Pare

Selama di Pare tentu kita butuh yang namanya kendaraan, perjalanan dari tempat kos ke tempat kursus kadang tak begitu dekat sehingga sangatlah melelahkan kalau kita berjalan kaki. Nah, untuk mengatasi masalah tersebut, di Pare itu banyak sekali yang namanya penjual sepeda Ontel. Mulai dari sepeda ontel model tua, sepeda gunung, jenis BMX semua ada. Rata-rata sepeda yang dijual adalah sepeda bekas. Tapi kita tak usah khawatir, banyak sekali pilihannya sehingga kita bisa memilih sesuai dengan apa yang kita inginkan yang jelas menyesuaikan juga dengan budget kita.

Soal harga juga bervariasi mulai harga 80 ribu, 200 ribu, bahkan ada juga yang berharga 1 jutaan (biasanya sepeda ontel kuno yang sudah dimodifikasi). Dan bagi anda yang cuma pingin tinggal di Pare cuma berkisar satu atau dua bulanan, ada baiknya untuk menyewa saja dengan KTP sebagai jaminan. Biayanya berkisar 40 ribu per bulan. Tapi, tak enaknya kalau menyewa adalah, jika sepeda ontel yang kita

sewa itu hilang maka kita harus mengganti sesuai dengan harga sepeda onthel tersebut.

Nah, kalau kita sudah punya sepeda Ontel, ialah nantinya yang bakalan menjadi teman sejati kita selama di Pare, ialah yang akan selalu menemani kita kemana pun kita pergi, ke pasar, ke warung, ke kursus, ke masjid, ke gereja, ke tempat-tempat rekreasi, kemana pun deh pokoknya.⁴

Para anggota JOC yang dinilai cukup heterogen ini mempunyai beragam pendapat dalam memaknai sepeda onthel sebagai simbol yang digunakan, namun mereka tetap memiliki satu tujuan dengan melirik dari sejarahnya sehingga sepeda onthel dapat dihadirkan kembali sebagai hasil rekonstruksi sejarah. Pemandangan tersebut akan tetap terlihat dengan hadirnya JOC yang sangat menghargai warisan sejarah jaman dulu. Oleh sebab itu, dengan menggunakan sepeda onthel bertujuan menanamkan pemahaman, tentang adanya perkembangan masyarakat dari masa lalu hingga masa kini dan menumbuhkan rasa tali silaturahmi sesama onthelis terhadap sepeda onthel yang menjadi simbol kesederhanaan di Kota Yogyakarta. Berikut data tabel pemaknaan sepeda onthel Sebagai Simbol yang digunakan JOC :

Tabel 3.3

Pemaknaan Sepeda Onthel Sebagai Simbol yang digunakan JOC

No	Nama Informan	Pemaknaan Sepeda Onthel
1	Ahmad Fauzan	Sepeda onthel dapat memberikan semangat yang tinggi
2	Supriyanto	Sepeda onthel dapat menghangatkan suasana kota
3	Purwadi Adhi Karya	Sepeda onthel merupakan alat transportasi

commit to user

⁴ mediapare.blogspot.com Posted by The English Village

		sederhana yang dapat meramaikan budaya "ngontel" di masyarakat, khususnya pelajar dalam mengkampanyekan bersepeda untuk pergi ke sekolah
4	Rakha Aditya	Sepeda onthel dapat mengembalikan Jogja sebagai kota sepeda, meski dari segi kebutuhan sepeda onthel kalah bersaing dengan sepeda motor
5	Lukas Dwi Gunawan	Sepeda onthel dapat digambarkan perasaan manusia sebagai manusia yang ingin hidup sehat
6	Eko	Sepeda onthel dapat memberikan suatu bentuk kesenangan tersendiri
7	Sigit	Sepeda onthel itu identik dengan kehidupan di pedesaan yang bebas polusi
8	Wagiran	Sepeda onthel sama halnya seperti "sahabat" yang selalu setia menemani

Sumber: Data Primer

2. Aksi Komunitas dalam Melestarikan Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta

Para pakar dunia di bidang ilmu sosial, ilmu ekonomi, politik dan kebudayaan, sudah terbukti "terjebak" dalam mempersepsikan apa yang sesungguhnya terjadi pada bangsa Indonesia. Penduduk seluruh dunia membayangkan Indonesia adalah kampung-kampung setengah hutan yang kumuh, banyak orang terduduk di tepi jalan karena busung lapar, mayat-mayat bergeletakan, perampok di sana sini, orang berbunuhan karena berbagai macam sebab. Negeri yang penuh duka dan kegelapan.

Padahal di muka bumi tak ada orang bersukaria melebihi orang Indonesia. Tak ada masyarakat berpesta, tertawa-tawa, serta segala macam bentuk kehangatan hidup melebihi kebiasaan masyarakat kita dan budaya semacam itu sungguh memang hanya terdapat di kepulauan Nusantara. Tak ada anggaran biaya pakaian dinas pejabat melebihi yang ada di Indonsia. Tak

ada hamparan mobil-mobil mewah melebihi yang terdapat di Indonesia. Import sepeda motor apa saja dijamin laku, berapa juta pun yang kau datangkan ke negeri ini.⁵

Hal inilah yang tergambar di Indonesia, khususnya Kota Yogyakarta sebagai salah satu daerah kunjungan wisata, selalu banyak kunjungan baik domestik maupun mancanegara, terutama pada saat libur panjang. Peristiwa itu, terjadi karena kota ini dikenal sebagai Kota Perjuangan, Kota Pariwisata, Kota Pelajar, Kota Budaya, dan yang paling populer yaitu Kota Gudeg. Namun, kebanyakan wisatawan yang berkunjung ke Kota Yogyakarta karena kota ini masih memiliki kebudayaan yang tetap ada keberadaannya dari dulu hingga sekarang, dan salah satunya adalah sepeda onthel. Sepeda onthel atau di beberapa daerah disebut sepeda kumbang masih populer hingga saat ini meskipun sepeda tersebut diproduksi puluhan tahun lalu. Sebagai komunitas yang menduduki wilayah Kota Yogyakarta dan bertindak secara kolektif untuk menjadi komunitas yang kreatif, studi ini menemukan tindakan sosial yang dilakukan oleh JOC dan diwujudkan dalam berbagai kegiatan. Hal ini berhubungan dengan citra Kota Yogyakarta sebagai kota sepeda mulai pudar, tidak ditemukan lagi banyak pelajar, mahasiswa, pegawai, dan masyarakat lainnya naik sepeda. Oleh sebab itu, memaknai sepeda onthel tidaklah cukup untuk melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta. Dengan hadirnya JOC akan menjadi tempat para anggota melakukan aksi, sehingga dapat mewujudkan tujuan bersama melalui langkah-langkah yang tersistem. Hal

⁵ Emha Ainun Nadjib. *Kagum Pada Orang Indonesia*. Yogyakarta: Progress. 2008: 14

tersebut dilakukan dengan beberapa hal melalui kegiatan baik dari JOC maupun dari Pemerintah Kota Yogyakarta agar budaya “ngonthel” di masyarakat tidak semakin pudar yang dipengaruhi dari budaya barat. Selain itu, hal tersebut untuk mengarahkan masyarakat memakai sepeda onthel dalam aktivitas kesehariannya. Ketika peneliti menanyakan kegiatan yang dilakukan JOC untuk melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta, Ahmad Fauzan mengatakan demikian :

”Berkeliling Kota Yogyakarta, touring, bakti sosial, pameran sepeda onthel, mengikuti event kesenian maupun budaya yang diselenggarakan di tiap sudut Kota Yogyakarta dan memperingati hari besar Nasional”

Hal ini sesuai dengan pernyataan dari Wagiran yang mengatakan bahwa siapa yang paling cocok melestarikan budaya Indonesia selain warga negaranya sendiri, khususnya di Kota Yogyakarta. JOC pun mengaku jatuh cinta pada sepeda onthel dan tidak menutup diri ketika ditawari untuk melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta. Apalagi ini juga termasuk budaya Indonesia dan bisa berinovasi khususnya untuk anak muda agar tidak identik dengan orang tua saja dan tetap eksis di semua kalangan.

“Belum lama ini tanggal 10-11 Juli Komunitas JOC ikut Djokdja Onthel Carnival (DOC) 2010 di benteng Vredeburg, tujuannya ya buat menunjukkan eksistensi Komunitas JOC ke masyarakat aja”

Dalam acara ini kurang lebih 80 Komunitas Onthel se-Indonesia hadir dengan jumlah partisipan kurang lebih 1.500 an. Selain dari komunitas sepeda onthel di Kota Yogyakarta, peserta juga datang dari Solo, Purworejo, Kebumen, Muntilan, Magelang, Semarang, Ngawi, Kediri, Madiun, Magetan, Mojokerto, Depok, Jakarta, Bekasi, Tangerang, Karawang, Bogor, Bandung,

Garut, Banjarbaru, Balikpapan, Kalimantan Selatan, dan lain-lain. Hal ini perlu dicermati, sebab sepeda onthel telah menjadi sebuah kebutuhan yang membuat orang rela mengalokasikan waktu, menempuh beratus kilometer, dan menyisihkan anggaran secara khusus yang mampu menggalang keakraban dan kebersamaan secara massal, seperti yang terlihat pada acara ini. Wagiran yang menganggap acara ini sangat menarik mengatakan bahwa saat acara karnaval bergerak perlahan dari pintu gerbang Benteng Vredeburg menyusuri jalanan Kota Yogyakarta, JOC yang ikut berpartisipasi diminta panitia berada di depan guna mengendalikan kecepatan demi menjaga keutuhan iring-iringan. Namun, di tengah perjalanan sempat mengalami sedikit kesulitan karena animo peserta yang luar biasa. Tak urung, sedikitnya dua kali panitia sempat menghentikan rombongan terdepan sambil menunggu iring-iringan yang terpisah tersambung kembali.

Dalam melakukan aksi, kegiatan yang sering dilakukan JOC adalah berkumpul setiap malam minggu di Jalan Malioboro tepatnya di depan Gedung Agung yang bertujuan untuk tukar info seputar sepeda onthel dan mempererat tali silaturahmi sesama anggota JOC. Bukan tanpa alasan mereka setia dengan sepeda onthelnya, beberapa alasannya seperti: sepeda merupakan alat transportasi yang murah, hemat, mengurangi polusi, mengurangi kemacetan, menghemat BBM, dan tentu saja menyehatkan untuk menciptakan kota yang ramah lingkungan. Dari kegiatan itu, JOC semakin memperkenalkan sebagai salah satu komunitas yang melakukan hal positif untuk melawan arus modernisasi yang sedang marak saat ini.

Pada kenyataannya JOC memang sangat aktif mengikuti berbagai kegiatan yang membangun kebudayaan di Kota Yogyakarta melalui sepeda onthel. Keberadaan JOC sebagai komunitas saat ini sudah mengalami perkembangan sangat maju menjadi organisasi komunitas yang dapat bergerak dalam banyak bidang. Perjuangan mereka memang diacungi jempol karena Kota Yogyakarta bisa disebut seperti buah simalakama yang terjebak di jaman yang serba modern, namun masih terdapat peninggalan sejarah dari masa lalu yang kini dilestarikan oleh JOC.

Setelah eksis berdiri, JOC semakin lama semakin mengukuhkan dirinya sebagai salah satu komunitas yang patut diperhitungkan. Komunitas ini juga memiliki program kegiatan yang termasuk padat, bahkan pernah diliput oleh Trans TV dalam acara Pesona Yogyakarta yang membahas tentang keberadaan sepeda onthel yang semakin tergerus perkembangan zaman agar kembali diminati oleh masyarakat di Kota Yogyakarta. Seperi yang diungkapkan oleh Raka Aditya, di bawah ini :

"Kalo kegiatan rutin JOC itu setiap malam minggu berkumpul di depan Gedung Agung meski sekedar ngobrol seputar hobi sepeda onthel tapi kita juga pernah diliput oleh Trans TV. Mungkin karena keberadaan kita yang menarik dan unik, jadi komunitas ini mulai dilirik stasiun TV. Hehe"

Dalam sepak terjangnya, hal itu tentu saja menjadi nilai tambah tersendiri bagi JOC yang bisa menjadi bukti bahwa mereka sudah diterima oleh berbagai kalangan masyarakat. Namun, berbagai kendala juga dilalui oleh komunitas yang berdiri pada tanggal 1 April 2002 ini, seperti sulit didapatkannya biaya dan kurang bersahabatnya waktu apabila kegiatan yang

akan diikuti berbarengan dengan kesibukan para anggota JOC. Selain itu, tidak diiringi dengan kesadaran masyarakat untuk kembali bersepeda karena pada akhirnya sepeda onthel hanya menjadi pilihan kaum marjinal, baik yang karena tuntutan profesi maupun sekadar hobi mengoleksi. Tidak hanya itu, persaingan dalam masalah efisiensi, dan efektifitas, bisa jadi alasan untuk lebih memilih kendaraan bermotor untuk memenuhi kebutuhan secara cepat dan praktis yang menyebabkan ketergantungan masyarakat kepada sepeda motor sangat tinggi. Seperti pernyataan dari Ahmad Fauzan tentang mekanisme evaluasi aksi yang dilakukan dan hambatan-hambatan yang dihadapi JOC, sebagai berikut :

"Kita selalu mengadakan rapat untuk mengevaluasi kegiatan yang telah dijalankan dan hambatannya selain dari biaya hanya pada anggota yang memang tidak terkumpul semua"

Hal ini sesuai dengan yang diungkapkan oleh informan lain, Eko mengatakan demikian:

"Hambatan yang paling utama ya cuma biaya jadi usaha kita kurang maksimal buat masyarakat mau naik sepeda onthel lagi"

Namun, adanya permasalahan yang ada tidak mengikis semangat bersepeda para anggota JOC untuk membuat sepeda onthel tetap eksis di Kota Yogyakarta. Mereka tetap berusaha mengkampanyekan budaya bersepeda di Kota Yogyakarta dengan mengikuti berbagai kegiatan yang perlu diwujudkan sebagai gerakan budaya. Gerakan kebudayaan bersepeda bisa dimaknai sebagai langkah-langkah yang tersistem untuk mengubah perilaku masyarakat dalam berkendara dari sepeda motor atau mobil menjadi sepeda. Sekitar 500 anggota telah bergabung dengan JOC dan bukan tidak mungkin masih banyak

masyarakat yang ingin berpartisipasi seiring berjalannya aksi yang dilakukan JOC. Seperti pernyataan dari salah seorang informan Supriyanto yang mengungkapkan mengenai dasar pijakan JOC melakukan kegiatan, sebagai berikut :

“Kita lebih sering dapat undangan dari pihak-pihak yang mengadakan acara dan meminta bantuan Komunitas JOC untuk ikut serta”

Sesuai juga dengan pernyataan informan lain, Sigit yang mengatakan demikian :

“Kita ngak pernah milih-milih mas jadi kalo dapat undangan ya kita ikut tapi menyesuaikan biaya soalnya kalo ngak mencukupi kadang kita terpaksa ngak bisa ikut”

Berikut data tabel aksi komunitas dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta :

Tabel 3.4
Aksi Komunitas dalam Melestarikan Sepeda Onthel
di Kota Yogyakarta

No	Aksi Komunitas	Jenis-Jenis Kegiatan
1	Kegiatan dari Komunitas JOC	Berkumpul di tiap malam minggu, berkeliling kota, touring, bakti sosial, tukar info seputar sepeda onthel dan pameran sepeda onthel
2	Kegiatan dari Pemerintah	Berbagai event kesenian maupun budaya yang diselenggarakan di tiap sudut Kota Yogyakarta, seperti Jogja Java Carnival ⁶ , Djokdja Onthel Carnival, peringatan SO1 Maret dalam bentuk peluncuran Program Sego Segawe dan berpartisipasi dalam memperingati hari besar Nasional

Sumber: Data Primer

⁶ Jogja Java Carnival adalah karnaval malam hari yang merupakan kemasan karnaval yang belum ada atau belum pernah diselenggarakan di Indonesia, kecuali di Kota Yogyakarta.

3. Eksistensi JOC dalam Mempertahankan Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta

Eksistensi tidak bisa lepas dari manusia yang menjadi titik sentral dalam menjalankan peran dan kedudukannya di dalam masyarakat melalui sikap, tindakan dan perilakunya untuk mempertahankan apa yang menjadi salah satu di antara pilihan yang jumlahnya tidak terbatas. Dari penelitian ini, dapat diketahui secara keseluruhan bahwa keberadaan sepeda onthel sebagai simbol yang digunakan JOC memang cukup unik. Kita dapat menjumpai para anggota JOC yang mengendarai sepeda onthel dengan tujuan melestarikan sepeda onthel agar tetap eksis di Kota Yogyakarta. Penampilan jadul dari sepeda onthel yang kadang penuh dengan karat dan aksesoris aneh sering mengundang senyum dan tanggapan yang berbeda-beda, salah satunya pendapat dari Edi Susanto yang pertama kali memang pernah mengetahui keberadaan komunitas sepeda onthel ini dari media massa, dia mengatakan demikian :

“Pernah, tapi saya taunya dari koran”

Hal ini sesuai dengan pernyataan Bagus Kurniawan yang mengatakan demikian :

“Iya, aku pernah dengar JOC itu dari teman”

Selain itu, dia menilai komunitas sepeda onthel yang kerap berkumpul di depan Gedung Agung ini, tidak terkesan formal. Seperti dapat kita lihat mengenai pandangannya terhadap kegiatan yang dilakukan JOC, dia mengatakan demikian :

commit to user

“Aku sangat mendukung dengan adanya komunitas ini karena tujuan mereka untuk mengurangi polusi dan menghangatkan kota jogja”

Bagus Kurniawan yang juga salah satu penggemar sepeda onthel mengatakan, bagi orang yang sudah berusia lanjut lebih cocok mengendarai sepeda onthel. Alasannya, sepeda onthel membuat pengendaranya duduk tegak, sedangkan sepeda model baru membuat punggung membungkuk. Namun tidak bagi anak muda yang masih berusia muda ini, menurutnya sepeda onthel juga ringan digenjot dan cocok dikendarai pelan-pelan sambil bersantai. Mahasiswa Manajemen UPN Yogyakarta yang memiliki sepeda onthel merek Phoniex ini, menambahkan, sulit menemukan sepeda onthel dalam kondisi masih baik. Penggemar onthel harus mencari bagian sepeda satu per satu dari hasil berburu di berbagai pasar loak dan tukang besi tua lalu merangkainya, tapi yang paling penting adalah kerangka sepedanya itu masih dalam kondisi original yang terkesan antik.

Selain hal tersebut, ada informan lain yaitu Ganjar Satrio yang mengatakan bahwa tergabung dalam Komunitas Klastic Yogyakarta,⁷ di mana bertemunya para anggota Klastic melalui kegiatan *gathering* dan *hunting*⁸. Memang berbeda dengan JOC yang melestarikan sepeda onthel, sedangkan Komunitas Klastic Yogyakarta menggunakan kamera plastik sebagai alat untuk mempertahankan barang yang dulu pernah eksis pada masanya dan kini

⁷ Klastic (Kaskus Plastic and Toy Camera Community) adalah komunitas kamera plastik dari berbagai merek yang berdiskusi tentang kamera, roll film, dan galeri foto masing-masing anggotanya.

⁸ Gathering adalah kegiatan bertemunya para anggota Klastic di dunia nyata, dengan tujuan untuk membahas beberapa hal mengenai rencana *hunting*, bertukar info mengenai kamera plastik Hunting adalah kegiatan pergi ke suatu tempat dan mengambil obyek foto di tempat tersebut

mulai dilupakan yang tidak terlepas dari perkembangan teknologi digital berkembang dengan pesat, dapat dilihat beberapa produk kamera berbasis digital yang sangat populer. Ketika peneliti menanyakan padanya yang sedang memotret objek di sekitaran jalan malioboro dengan menggunakan kameranya mengenai keberadaan JOC, dia mengatakan demikian :

“Aku memang sering jalan-jalan di kota Jogja kalo pergi kemanapun pasti bawa kamera plastik jadi kalo ada hal yang menarik gitu langsung aku potret apalagi kalau pas malam minggu sering ada Komunitas JOC yang berkumpul tapi aku belum pernah ikut kegiatan mereka”

Hal ini juga sesuai dengan pernyataan informan lain Edi Susanto yang mengatakan demikian :

“Pernah melihat saja, hanya bersepeda bareng”

Sepeda onthel memang bukan menjadi tontonan baru bagi warga di Kota Yogyakarta, sepeda onthel memang sudah ada jauh sebelum sepeda ini hanya digunakan sebagai pengangkut sayuran-sayuran, seperti kangkung, pisang dan berbagai komoditi sayuran lainnya. Namun yang menjadi hal baru adalah sepeda onthel dirias dan diperbaharui seperti sepeda yang baru keluar dari pabrik, sekarang pemandangan sepeda onthel menjadi angkutan sayuran dan besi tua tidak pernah ditemui lagi, kecuali di pedesaan karena sepeda onthel menjadi barang yang bernilai mahal dan bukan lagi milik orang miskin pengangkut sayur tetapi sudah menjadi koleksi baru bagi orang kaya.

Berbeda pada tahun 1960-an sepeda onthel yang menjadi alat transportasi utama. Di jaman ini, tidak jarang sepeda onthel banyak dimanfaatkan sebagai sarana *refreshing* bagi para anggota JOC untuk *commit to user*

menjelajah jalan raya di sore hari setelah kepenatan beraktifitas di kantor dan sekolah. Selain itu, sepeda onthel juga dimanfaatkan sarana berolahraga untuk mengeluarkan keringat bagi mereka yang kesehariannya selalu disibukkan dengan rutinitas yang kurang mengeluarkan keringat. Ini tidak terlepas dari tersedianya jalur khusus di jalan utama yang semakin mencerminkan Kota Yogyakarta sebagai kota sepeda, walaupun untuk daerah pedalaman masih dikategorikan belum memadai, terlepas dari semua itu, pembangunan jalur khusus sepeda di Kota Yogyakarta, dibantu oleh Program Sego Segawe yang dicanangkan Walikota Yogyakarta sehingga tidak hanya kendaraan bermotor yang mendominasi jalan raya tetapi sepeda pun memiliki hal yang sama. Eko mengungkapkan pendapatnya mengenai jalur khusus sepeda di Kota Yogyakarta, sebagai berikut :

”Biasanya itu saya bersepeda buat kegiatan sehari-hari salah satunya berpergian ke suatu tempat yang menyenangkan apalagi di jogja ada jalur khusus sepeda jadi saya merasa nyaman”

Secara umum, masyarakat menyambut baik Program Sego Segawe. Mengingat keterlibatan pemerintah yang disela-sela waktunya gemar bersepeda keliling Kota Yogyakarta. Program ini juga akan menjadikan masyarakat belajar secara tersistem. Artinya, kesadaran masyarakat dan belajar mengakses sistem yang dibuat pemerintah. Simbiose ini seharusnya menghasilkan sebuah suasana di mana sarana dan prasarana terus dibenahi oleh pemerintah. Dengan program ini diharapkan ada nuansa kebangkitan dari masyarakat yang mempunyai nilai budaya, di mana kepeloporan transportasi

rakyat mampu memberdayakan dan menghasilkan sesuatu yang saling menguntungkan.⁹

Berdasarkan wawancara yang telah dilakukan oleh beberapa informan di Kota Yogyakarta, para informan memang ada yang berpandangan positif dan negatif dengan keberadaan komunitas sepeda onthel. Contohnya beragam pendapat muncul terhadap keberadaan JOC dalam melakukan aksi komunitas melalui berbagai kegiatan baik dari JOC maupun dari Pemerintah Kota Yogyakarta. Hal ini juga disampaikan oleh Dhimas Bonus Hartanto yang memandang sangat positif terhadap kegiatan yang dilakukan JOC, sebagai berikut :

"Kegiatan yang mereka lakukan cukup positif, seperti bakti sosial dan berkeliling kota dengan sepeda onthel karena kegiatan itu sangat mendukung kota Jogja sebagai kota budaya dan juga mensosialisasikan gerakan bersepeda sebagai salah satu cara untuk melestarikan lingkungan"

Sebuah pendapat dari Mahasiswa Sosiologi UGM ini tidak hanya sekedar ucapan saja, namun dia pernah melakukan aktivitas bersepeda dengan sepeda onthel di Kota Yogyakarta. Meski pun hanya berkeliling di Kampus UGM namun ia berperan kecil untuk mengurangi polusi udara yang semakin tidak terkendali khususnya di Kota Yogyakarta.

Dari hasil aksi yang dilakukan JOC dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta melalui kegiatan baik dari JOC sendiri, maupun dari Pemerintah Kota Yogyakarta, diketahui bahwa ada minat dari masyarakat yang tertarik untuk bergabung dengan JOC, yang pada dasarnya berasal dari

bermacam-macam daerah dari dalam maupun luar Kota Yogyakarta. Ketika peneliti menanyakan sejauh mana minat masyarakat untuk bergabung dengan JOC, Wagiran mengatakan demikian :

“Setiap kegiatan berlangsung ada juga orang yang tanya-tanya tentang JOC dan ingin bergabung”

Selain itu, JOC tidak pernah memaksa untuk mau bergabung dengan komunitas ini, seperti yang diungkapkan oleh Lukas Dwi Gunawan :

“Kita nggak pernah memaksa orang untuk ikut bergabung jadi ya kesadaran sendiri aja kalo tertarik pasti kita terima dengan baik”

Dari wawancara mendalam yang telah dilakukan, penelitian ini menemukan bahwa dalam penerimaan anggota baru, JOC selalu mengadakan kegiatan inisiasi yang penuh keanehan dan keunikan. Bahkan Wagiran yang kerap dipanggil Kuncung oleh teman-temannya, beranggapan bahwa kegiatan inisiasi memang terlihat aneh namun tujuannya melatih keberanian dari anggota baru dan mengakrabkan dengan anggota lainnya. Beberapa pendapat oleh para informan, salah satunya dari Wagiran yang mengungkapkan mekanisme untuk bergabung dengan JOC, bisa dilihat dalam kutipan berikut:

“Pastinya kita ajak nongkrong dulu bareng anggota lainnya dan kita lihat keseriusan dia habis itu baru kita beri inisiasi seperti menyanyi di depan umum”

Hal serupa juga diungkapkan oleh Lukas Dwi Gunawan, dia mengatakan demikian :

“Kayak masuk sekolah aja mas. Hehe kita kasih tantangan dulu ya tujuannya positif buat diri sendiri juga”

Dari pernyataan tersebut dapat diketahui bahwa tidak sulit untuk bergabung dengan JOC, bahkan siapapun bisa menjadi anggota JOC asalkan

mempunyai sepeda onthel dan tidak ada batas usia. Salah satu informan lain yang bernama Eko mengatakan demikian :

“Gampang aja sih kalo mau bergabung tinggal datang aja dan jangan lupa bawa sepeda onthel soalnya kita sangat terbuka buat semua orang”

Mengembalikan Kota Yogyakarta ke tempo dulu memang tak semudah membalik telapak tangan, tapi itu bukan suatu hal yang mustahil. Hal ini terlihat dari pabrik kendaraan bermotor terus berinovasi serta kerap “memberondong” masyarakat dengan tawaran yang menggiurkan. Betapa tidak, dengan uang muka ratusan ribu saja sudah bisa membawa pulang sepeda motor baru. Berikutnya mencicil sesuai dengan pilihan kemampuan ekonomi hingga jangka waktu tertentu. Fenomena tersebut dinilai para anggota JOC sebagai sebuah tantangan. Ini tidak terlepas dari figur publik di Kota Yogyakarta, terutama pemerintah yang mau turun tangan dengan memberi dukungan. Dukungan itu seperti mewujudkan dukungannya dengan membangun jalur khusus sepeda untuk memberikan prioritas bagi pengendara sepeda dalam pemanfaatan ruang jalan, di seputaran boulevard kampus UGM dan di sekitar Kota Yogyakarta. Sebuah lompatan kebijakan yang cukup mengundang semua pihak untuk memanfaatkannya semaksimal mungkin, tetapi beberapa tahun ini belum tampak lonjakan yang berarti pesepeda yang memanfaatkan jalur tersebut. Hal ini juga dikeluhkan oleh para anggota JOC yang mengendarai sepeda onthel tampak harus mengalah karena jalur mereka diserobot kendaraan bermotor untuk area parkir dan kondisi lalu lintas yang

sudah memperhatikan yang menjadikan alasan gerakan bersepeda sulit direalisasikan secara merata.

Secara umum, JOC melestarikan sepeda onthel dan mengarahkan masyarakat memakai sepeda onthel dalam aktivitas kesehariannya belum sepenuhnya berhasil. Ini disebabkan belum meratanya penggunaan sepeda onthel sebagai alat transportasi utama dari rumahnya baik menuju sekolah maupun kantor setidaknya pada hari jumat dalam menyukseskan Program Sego Segawe.

Di Kota Yogyakarta, sama sekali tidak ada jalur eksklusif buat pengendara sepeda onthel, yang sudah ada adalah jalur bersama, artinya bagian jalan tersebut juga digunakan buat pengguna jalan yang lain. Lebih malang lagi, ternyata bagian jalur tersebut juga digunakan untuk parkir kendaraan, sehingga jalur sama sekali tertutup. Praktis pengendara sepeda onthel juga tidak bisa memanfaatkan jalur sepeda yang ada, dan harus meliuk masuk jalur sebelah kanannya, yang artinya mengandung risiko yang lebih tinggi. Faktor keamanan memang hal yang paling penting. Bila adanya jalur sepeda tersebut lebih banyak memberikan nilai keamanan yang lebih baik bagi pengguna sepeda onthel, tentu pemakai kendaraan sepeda onthel bagi aktivitas sehari-hari akan meningkat lebih drastis. Dalam hal ini ada faktor lain yang berperan, yaitu faktor gebrakan dari suatu program. Tanpa pemahaman akan pentingnya peningkatan nilai keamanan bagi pengendara sepeda onthel, maka tidak bisa diharapkan pengguna sepeda onthel akan bisa meningkat tajam dan lebih kena pada sasaran agar JOC yang memiliki peran menarik juga

melestarikan sepeda onthel yang pernah menjadi alat transportasi utama tetap eksis di Kota Yogyakarta.

Dari wawancara mendalam yang telah dilakukan, diketahui bahwa keberadaan JOC dalam ikut serta menyukseskan program Pemerintah Kota Yogyakarta menjalankannya dengan baik, namun kurang diminati oleh sebagian anak muda di Kota Yogyakarta yang merasa malu apabila naik sepeda onthel. Padahal sepeda onthel ini dapat dilihat sebagai ajang berekspresi, menampilkan kreasi menyulap sepeda yang tidak bernilai, menjadi barang yang bernilai mahal tergantung kualitas besi, keunikan dan perpaduan warna sepeda. Terlepas dari keunikan yang kurang digemari oleh mereka masih banyak ditemui melakukan aktivitasnya dengan mengendarai sepeda motor. Inilah fenomena yang ditemukan di Kota Yogyakarta di mana belum meratanya sosialisasi untuk merubah kebiasaan masyarakat yang selalu menggunakan sepeda motor yang tidak ramah lingkungan dan menjadikan sarana jalan sebagai ajang "kejar mengejar" dalam mencapai suatu tempat. Sementara itu, cukup sulit melakukan perubahan perilaku berkendara masyarakat dalam waktu singkat. Salah satu informan, Iwit Maorin mengatakan bahwa kurang berminat bersepeda karena saat mengayuh sepeda onthel yang kontruksinya tinggi itu membuatnya merasa lelah. Hal ini menyebabkan *pragmatisme* menjadi pilihan yang tidak dapat ditawar. Ketika peneliti menanyakan apakah JOC melakukan pelanggaran setiap bersepeda di jalan, Iwit Maorin mengatakan demikian :

“Soalnya aku belum pernah ketemu mereka pas di bangjo, jadi aku kurang tau banget mereka pernah melakukan pelanggaran apa ngak. Hehe”

Berbeda dengan Iwit Maorin, informan lain yang bernama Ganjar Satrio mengatakan demikian :

“Ngak pernah, soalnya aku belum pernah melihat mereka melanggar”

Dengan maraknya penggemar sepeda onthel tentunya patut disyukuri, karena penggunaan sepeda onthel ini akan menghemat BBM yang saat ini semakin terbatas keberadaannya, dengan demikian akan pula mengurangi polusi kota disamping juga meningkatkan perekonomian masyarakat pedesaan yang umumnya masih menyimpan atau menggunakan sepeda onthel tersebut untuk aktivitas keseharian. Sehingga, fenomena ini dapat membawa kemakmuran sebagaimana yang sering diobrolkan teman-teman sesama penggemar sepeda onthel yang tergabung dalam JOC. Dampak lain yang juga patut disyukuri adalah terjadinya pergeseran nilai, kalau beberapa tahun silam yang lalu kalayak pengguna sepeda onthel itu identik dengan kalangan bawah, sehingga ada yang merasa malu untuk memakainya maka saat ini “gengsi” mereka pun ikut terangkat dan tentunya menjadikan kebanggaan.

Keberadaan JOC sebagai komunitas sepeda onthel saat ini sudah mengalami perkembangan sangat maju menjadi organisasi komunitas yang dapat bergerak dalam kegiatan-kegiatan membangun kebudayaan Yogyakarta melalui sepeda onthel. Tak sedikit event besar yang diselenggarakan di tiap sudut kota diikuti komunitas ini. Seperti penuturan dari Ketua JOC yang pernah memperingati hari besar Nasional dan salah satunya berpartisipasi

commit to user

mengikuti kegiatan peringatan SO1 Maret dalam bentuk peluncuran program Sego Segawe Pemerintah Kota Yogyakarta. Selain itu, iring-iringan sepeda onthel sering terlihat melintasi ruas-ruas jalan Kota Yogyakarta. Terkadang juga mengarahkan kendaraannya ke jalan-jalan perkampungan, meskipun sepeda onthel kini memang kian terpinggirkan. Namun, dengan segala upaya dari komunitas ini tetap akan mempertahankan keberadaan sepeda onthel yang memiliki nilai sejarah yang tinggi ini.

Satu fenomena yang terlihat dari masyarakat Kota Yogyakarta adalah sepeda onthel yang merupakan salah satu budaya bangsa Indonesia cukup menarik perhatian masyarakat. Mereka mempunyai respons atau tanggapan yang berbeda terhadap eksistensi JOC dalam mempertahankan keberadaan sepeda onthel di Kota Yogyakarta. Respons tersebut yang menjadi tolak ukur dari eksistensinya dan cara mereka memandang dapat dikatakan sebuah awal dari respons yang mempunyai dua sisi berlawanan, satu sisi positif dan sisi lain berakibat negatif. Berdasarkan definisi yang berorientasi kepada skema triadik, maka sikap memiliki tiga komponen yang saling menunjang yaitu komponen kognitif, afektif dan konatif (Azwar, 1995).

a. Komponen Kognitif

Komponen kognitif adalah representasi apa yang dipercayai oleh individu pemilik sikap. Lebih lanjut oleh Mann (dalam Azwar, 1995) menjelaskan bahwa komponen kognitif berisi persepsi, kepercayaan dan stereotipe yang dimiliki individu mengenai sesuatu.

b. Komponen Afektif

Komponen afektif merupakan perasaan yang menyangkut aspek emosional subjektif seseorang terhadap suatu objek sikap. Secara umum komponen ini disamakan dengan perasaan yang dimiliki terhadap sesuatu.

c. Komponen Konatif

Komponen konatif merupakan aspek kecenderungan berperilaku tertentu sesuai dengan sikap yang dimiliki oleh seseorang. Dalam struktur sikap komponen ini menunjukkan bagaimana perilaku atau kecenderungan berperilaku yang ada dalam diri seseorang berkaitan dengan objek sikap yang dihadapinya.

Berikut data tabel sikap atau respons masyarakat terhadap keberadaan JOC dalam mempertahankan eksistensi sepeda onthel di Kota Yogyakarta. Dengan harapan dapat memperjelas dalam memahami respons masyarakat Kota Yogyakarta :

Tabel 3.5

**Respons Masyarakat terhadap Keberadaan JOC dalam
Mempertahankan Eksistensi Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta**

No	Komponen	Keterangan
1	Kognitif	Pada awalnya hanya sekedar mengetahui JOC dari teman, sahabat, pacar dan media massa
2	Afektif	Berkaitan dengan perasaan yang menyangkut ketertarikan dan ketidaktertarikan terhadap kegiatan JOC antara lain: jalan-jalan berkeliling kota, touring, bakti sosial, pameran sepeda onthel, mengikuti <i>event</i> kesenian maupun

		budaya yang diselenggarakan di tiap sudut Kota Yogyakarta dan memperingati hari besar Nasional
3	Konatif	Pada komponen inilah masyarakat yang melihat kegiatan JOC kemudian berperilaku dengan ikut berpartisipasi yang berkaitan secara langsung dalam melestarikan sepeda onthel agar tetap eksis di kota Yogyakarta

Sumber: Data Primer

4. Kelestarian Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta

Pada pembahasan sebelumnya telah dipaparkan mengenai aksi komunitas dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta. Sebagian jalan-jalan di Kota Yogyakarta pada tanggal 10-11 Juli 2010 terlihat penuh sesak ribuan sepeda, kesan gaya hidup sederhana dan sehat pun mencuat. Namun, pemandangan itu bukan realitas sehari-hari, melainkan karnaval sepeda onthel dalam *event* Djokdja Onthel Carnival (DOC) dengan pusat karnaval di Benteng Vrederburg, Yogyakarta.

Para anggota JOC yang ikut berpartisipasi dalam acara tersebut, sangat menjunjung tinggi sepeda onthel untuk mewujudkan kelestarian sepeda onthel yang saat ini mulai luntur akibat diterjang arus modernisasi. Acara ini merupakan gebrakan yang menarik, sehingga ketika memasuki arus globalisasi dan kemajuan teknologi untuk melestarikan sepeda onthel tentu diperlukan adanya kesadaran dengan mempelajari, memperjuangkan, dan menerapkan kebudayaan itu dalam kehidupan sehari-hari. Banyak masyarakat yang tertarik melestarikan sepeda onthel dikarenakan oleh publikasi yang diselenggarakan oleh para anggota JOC melalui *event* yang berhubungan

dengan sepeda onthel. Berikut temuan yang didapat oleh peneliti, ketika menanyakan kepada informan yang dalam penelitian ini sebagai masyarakat tentang tujuan berdirinya JOC, Bagus Kurniawan mengatakan demikian :

“Kurang tau banyak sih mas tapi yang pernah aku lihat JOC itu punya tujuan melestarikan kembali sepeda onthel di kota ini”

Dari pernyataan tersebut dapat diketahui bahwa perhatian dari masyarakat sangat berperan besar dalam kelestarian sepeda onthel di Kota Yogyakarta, terutama generasi muda harus selalu menghargai tradisi dan sejarah-sejarah jaman dulu. Meskipun upaya itu sangat kecil, tetapi dapat membangkitkan sepeda onthel dari kuburan budaya yang kini terpinggirkan. Salah satu informan lain yang bernama Dhimas Bonus Hartanto mengatakan demikian :

“Tau sedikit, kalo JOC itu gak cuman melestarikan sepeda onthel tapi pengen mengajak masyarakat juga mau naik onthel”

Berikut ini potongan artikel yang peneliti temukan untuk menguatkan pernyataan tersebut :

Bangkitnya Sepeda Onthel dari Kuburan Budaya

Fenomena budaya dulu semasa penjajahan Belanda dan Jepang ke Indonesia. terlihat di areal pemukiman atau perumahan Palem Semi Kota Tangerang dengan suatu perkumpulan sepeda onthel/lawas. Perkumpulan onthel tersebut dinamakan MPOTAN yaitu Masyarakat Pecinta Onthel Tangerang. Pemandangan tersebut terlihat semanjak hadirnya sebuah club sepeda onthel (onta) yang beranggotakan anak-anak muda yang sangat menghargai tradisi dan sejarah-sejarah jaman dulu. sampai-sampai mereka memakai pakaian-pakaian tempo dulu. Fenomena tersebut sangat jarang sekali kita lihat. sekaligus ada, pasti onthel tersebut hanya sebatas barang koleksi yang di jual dengan harga yang tinggi.¹⁰

Selain, *event* DOC 2010, para anggota JOC juga memiliki serangkaian *event* lainnya dalam rangka melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta yang telah dipaparkan sebelumnya. Di samping itu, antusiasme masyarakat untuk menyaksikan *event* tersebut memang begitu besar, salah satu informan yang bernama Edi Susanto juga mengungkapkan demikian tentang kegiatan yang diikuti JOC sesuai dengan tujuan yang diharapkan :

“Saya rasa sesuai karena setiap mereka selalu bersemangat mengikuti kegiatan itu dengan sepeda ontel yang telah menjadi salah satu ikon budaya”

Pernyataan dari Edi Susanto tersebut sesuai dengan pendapat dari Bagus Kurniawan, sebagai berikut :

“Kegiatan mereka sangat baik dalam rangka melestarikan sepeda onthel dan sangat sesuai dengan tujuan yang diharapkan terlihat dari kegiatan-kegiatan yang dilakukannya”

Kegiatan atau *event* yang bertujuan untuk melestarikan sepeda onthel tersebut, lambat laun bergerak perlahan menjadi budaya yang sulit dihilangkan. Menurut E.B. Tylor (1871), kebudayaan adalah kompleks yang mencakup keseluruhan pengetahuan, keyakinan, kesenian, moral, hukum, adat istiadat dan lain kemampuan-kemampuan serta kebiasaan-kebiasaan yang didapatkan manusia sebagai anggota masyarakat.¹¹ Dalam beberapa hal, budaya merupakan kepribadian masyarakat, oleh sebab itu tidak mudah menentukan batasan-batasannya. Selo Soemardjan dan Soelaeman Soemardi merumuskan kebudayaan sebagai hasil karya, rasa dan cipta masyarakat.

Karya masyarakat menghasilkan teknologi dan kebudayaan kebendaan yang diperlukan manusia untuk menguasai alam sekitarnya, agar kekuatan serta hasilnya dapat diabdikan untuk keperluan masyarakat.¹² Kebudayaan yang menjadi fokus dalam penelitian ini adalah JOC yang menjalankan perannya untuk menghasilkan kebudayaan dengan cara melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta.

C. Analisis Data

Selama ini, banyak ahli telah menyatakan bahwa komunitas merupakan suatu kelompok yang anggotanya memiliki ciri-ciri serupa, yang biasanya dihimpun oleh rasa memiliki atau bisa pula ikatan dan interaksi sosial tertentu yang menjadikan kelompok itu sebagai suatu identitas sosial tersendiri. Aksi komunitas melibatkan masyarakat untuk menyampaikan tuntutan mereka pada para pembuat kebijakan dan menunjukkan apa yang menjadi minat dan kepentingan mereka serta mereka mengharapkan agar para pembuat kebijakan mau menanggapi tuntutan mereka (Glen, 1993: 28).¹³

Glen (1993) menyatakan bahwa aksi komunitas biasanya terkait dengan suatu isu khusus yang dirasa "merisaukan" oleh suatu komunitas. Isu tersebut mungkin merupakan isu yang khusus bagi sekelompok orang yang berada di wilayah tertentu atau mungkin merupakan isu yang dirasakan oleh masyarakat secara umum. Kesamaan pengalaman terhadap hal yang dianggap tidak "menyenangkan" tersebut dapat menjadi tenaga penggerak untuk

¹² Ibid: 173

¹³ Rukminto Adi, Isbandi. *Intervensi Komunitas*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada. 2008: 153-154

mengorganisasi kekuatan yang akan memunculkan solidaritas kolektif. Solidaritas kolektif ini merupakan tenaga penggerak yang utama untuk munculnya suatu gerakan komunitas (*community movement*). Tanpa adanya solidaritas kolektif sebagai energi utama dari gerakan ini, aksi-aksi yang akan dilakukan menjadi lemah dan tidak mempunyai cukup kekuatan untuk memengaruhi para pembuat kebijakan. Ketika masyarakat (komunitas) ingin menggoyang suatu sistem yang sudah mapan, mereka sangat membutuhkan adanya solidaritas kolektif untuk menjamin keberhasilan gerakan mereka.¹⁴

Setiap orang harus belajar mengisi peran, seperti halnya suatu komunitas yang mempelajari peran sekurang-kurangnya melibatkan dua aspek: (1) Kita harus belajar melaksanakan kewajiban dan menuntut hak-hak suatu peran. (2) Kita harus memiliki sikap, perasaan dan harapan-harapan yang sesuai dengan peran tersebut. Dari kedua aspek ini, aspek kedualah yang lebih penting. Hampir setiap orang dalam komunitas dapat mempelajari bagaimana mengisi suatu peran. Apabila tidak dapat mengisi suatu peran dengan senang dan sukses tanpa disosialisasikan untuk menerima bahwa peran tersebut berguna, memuaskan dan sesuai.¹⁵

1. Peran JOC dalam Melestarikan Sepeda Onthel dilihat dari

Aksi Komunitas

Seperti diperlihatkan pada bab sebelumnya, ketika para anggota JOC menggunakan sepeda onthel untuk melestarikannya, maka yang terjadi bukan

¹⁴ Ibid: 153-154

¹⁵ Paul B. Horton dan Chester L. Hunt. *Sosiologi*. Jakarta: Airlangga. 1999: 118

sekedar menjadikannya sebagai kegiatan relaksasi setelah disibukkan dengan rutinitas sehari-hari, lebih dari itu melestarikan sepeda onthel dipahami sebagai bagian dari cara mereka menampilkan diri, mengidentifikasi kelas sosial dari masa mereka berasal, dan sekaligus merupakan bagian dari proses pencitraan. Memaknai sepeda onthel merupakan langkah awal yang selanjutnya dilakukan dengan cara bersepeda dengan sepeda onthel, hal ini dapat diartikan sebagai sebuah aksi komunitas, di mata para anggota JOC tidak berbeda dengan aktivitas sosial lainnya seperti Komunitas sepeda BMX, sepeda lipat, sepeda lowrider dan masih banyak lagi, sebab di sana mereka yang mempunyai peran dipandang tak ubahnya seperti masyarakat yang lain.

Dilihat dari fenomena komunitas sepeda onthel yang ada di Kota Yogyakarta cenderung menjadi gerakan kebudayaan. Dalam kehidupan sehari-hari, orang begitu sering membicarakan soal kebudayaan. Juga dalam kehidupan sehari-hari, orang tak mungkin tidak berurusan dengan hasil-hasil kebudayaan. Setiap orang melihat, mempergunakan bahkan kadang-kadang merusak kebudayaan. Dua antropolog terkemuka yaitu Melvill J. Herskovits dan Bronislaw Malinowski mengemukakan bahwa *Cultural Determinism* berarti segala sesuatu yang terdapat di dalam masyarakat ditentukan adanya oleh kebudayaan yang dimiliki oleh masyarakat itu. Kemudian Herskovits memandang kebudayaan sebagai sesuatu yang *super-organism*, karena kebudayaan yang berturun-temurun dari generasi ke generasi tetap hidup terus. Walaupun orang-orang yang menjadi anggota masyarakat senantiasa silih berganti disebabkan *kematian dan kelahiran*. Seorang antropolog lain,

commit to user

yaitu E.B. Tylor (1871) pernah mencoba memberikan definisi mengenai kebudayaan sebagai berikut: kebudayaan adalah kompleks yang mencakup pengetahuan, kepercayaan, kesenian, moral, hukum, adat istiadat dan lain kemampuan-kemampuan serta kebiasaan-kebiasaan yang didapatkan oleh manusia sebagai anggota masyarakat.¹⁶

JOC jika memakai konsep diatas, maka para anggotanya termasuk pada tindakan sosial melalui kebudayaan sebagai sebuah hasil karya. Berawal dari ketertarikan memiliki sepeda onthel, pada segmen premium terdapat merek Gazelle dan Fongers, kemudian segmen di bawahnya diisi oleh beberapa merek terkenal seperti Simplex, Raleigh, Humber, Rudge, dan Batavus yang terkadang masih asing di telinga orang awam. Namun, para anggota tidak mempermasalahkan banyaknya merek sepeda onthel tersebut dari satu merek saja, melainkan mereka mau membuka diri untuk mendengarkan pertimbangan yang mendasari setiap memaknai terhadap sepeda onthel.

Menurut Goffman, bahwa kita menampilkan diri kita bila khalayak hadir memerankan peran sehingga kita memberikan diri yang telah diperhitungkan.¹⁷ Dengan mengetahui karakteristik para anggota JOC, maka yang menarik disimak apapun yang melatarbelakangi mereka menyenangi sepeda onthel, entah itu membeli, meminjam atau warisan dari kakeknya, terlihat di antara mereka tetap terdorong untuk melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta dan bergabung dengan JOC. Hal ini mereka lakukan karena

¹⁶ Soekanto Soerjono. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada. 2005: 171-172

¹⁷ Paul B Horton dan Chester L. Hunt. *Sosiologi*. Jakarta: Airlangga. 1999: 122

mereka merasa ada sesuatu yang kurang jika tidak bisa terlibat dalam komunitas dengan sesamanya agar sepeda onthel yang pernah menjadi alat transportasi utama tetap eksis dan JOC memerankan peran pada khalayak umum yang bertujuan untuk mensosialisasikan kembali pentingnya naik sepeda onthel.

Studi ini menemukan, di kalangan anggota JOC, menggunakan sepeda onthel tampaknya tidak berbeda atau sama pentingnya dengan menggunakan alat transportasi lain, seperti berkendara dengan sepeda motor, membeli atau juga mengganti onderdil sepeda motor. Meski tidak selalu eksplisit diutarakan, namun sejumlah informan yang diwawancarai umumnya mengaku bahwa jika mereka memiliki sepeda onthel tapi belum mengetahui seluk beluknya, rasanya kurang merasa "enjoy" seperti ketika mereka harus memakai sepeda onthel yang sama tipenya tapi berbeda bentuk dan mereknya. Pada umumnya para anggota JOC selalu mengikuti kegiatan yang berhubungan dengan sepeda onthel dan ingin selalu tampak eksis terhadap masyarakat.

Dari berbagai alasan tersebut di atas dapat dilihat bahwa bergabung dengan komunitas sepeda onthel, selain mempunyai satu fungsi yaitu tempat berkumpulnya para pecinta sepeda onthel, tetapi di sana juga ada fungsi lain yang ingin dicapai, yakni mempertahankan eksistensi sepeda onthel di Kota Yogyakarta. Ketika seorang anggota JOC mensosialisasikan pentingnya naik sepeda onthel, katakanlah bersepeda keliling kota menggunakan sepeda onthel, ternyata ia bukan hanya ingin menunjukkan eksistensi sepeda onthel di Kota Yogyakarta, tetapi ia juga berkeinginan untuk melakukan tindakan sosial

yang disebut Parsons¹⁸ salah satunya dalam menyusun skema unit-unit dasar tindakan sosial, yakni seorang mempunyai alternatif cara, alat serta teknik untuk mencapai tujuan: untuk melestarikan dan membudayakan bertransportasi dengan sarana sepeda onthel.

Di kalangan para anggota JOC, aktivitas bersepeda dengan menggunakan sepeda onthel disadari telah menjadi bagian dari tindakan sosial sebagai aksi dari suatu komunitas untuk mencapai tujuan tertentu yang telah dipilih. Meski harus diakui bahwa masih banyak orang lain yang memilih untuk menggunakan sepeda motor atau mobil yang memberikan kenyamanan dari pada bersepeda dengan menggunakan sepeda onthel yang terasa melelahkan dan terkesan tidak keren, tetapi para anggota JOC, sepeda onthel ibaratnya seperti "sahabat" yang setiap saat menemani mereka berpergian.

Perkembangan JOC tidak dapat terlepas dari kebudayaan yang ada di masyarakat. Menggunakan sepeda onthel, bagi anggota JOC adalah sebuah kegiatan yang dapat menimbulkan kecintaan terhadap peninggalan sejarah dari zaman dulu ini dengan bergabung dengan komunitas. Kegiatan demi kegiatan mereka lalui dengan perasaan senang yang bisa mengurangi polusi udara yang semakin tidak terkendali. Menggunakan sepeda onthel bagi anggota JOC adalah cara menjadi eksis sekaligus hadir pada saat yang bersamaan: tidak sekedar berhubungan dengan anggota sesama komunitas, tetapi juga karena mereka dapat berinteraksi dengan para onthelis lainnya untuk bertukar informasi dan bertukar onderdil dan hal ini dapat menjadi sarana untuk

¹⁸ George Ritzer. *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada. 2009: 48

mengulang kembali romantisme bersepeda dari banyaknya motor atau mobil yang kian memacetkan jalan di Kota Yogyakarta.

Orang sadar bersepeda itu irit, sehat, dan ramah lingkungan, tetapi kesadaran ini akan tanggal begitu muncul gempuran kebutuhan yang memerlukan jawaban cepat dan praktis. Pada akhirnya, sepeda terasa keponthal-ponthal alias susah payah mengikuti irama hidup yang cepat itu. Dalam *pragmatisme* yang semakin menguat dan ketergantungan masyarakat kepada sepeda motor sangat tinggi, kampanye budaya bersepeda menjadi artifisial jika hanya sebatas imbauan moral. Bersepeda terkait erat dengan habit, dengan kebiasaan, dengan tradisi dan kultur. Sebagai perilaku yang “baru” (baca: lama ditinggalkan), bersepeda akan menimbulkan persoalan psikologis. Orang yang terbiasa hidup serba praktis, mudah, dan dengan irama cepat, tidak bisa dengan serta-merta menjalani kehidupan yang lebih lambat, tidak praktis, dan susah. Kadar kesulitan akan jauh lebih tinggi dengan mengendarai sepeda dibanding dengan sepeda motor. Karena itu, persoalan mentalitas itu perlu menjadi pertimbangan utama dan tidak cukup dijawab dengan imbauan moral. Jika budaya bersepeda ini sudah menjadi gerakan massal, maka derajat sepeda pun akan meningkat: orang tidak malu lagi naik sepeda, meskipun sepedanya tergolong tidak trendi dan tidak mahal. Di sini yang dipentingkan adalah konteks bersepeda, bukan merek sepeda. Sebab, sepeda pun kini ada yang harganya jutaan. Jika orang mengejar merek, maka

yang terjadi adalah persaingan. Cita-cita menanamkan pola hidup sederhana pun menjadi tidak berarti.¹⁹

Oleh sebab itu, peran JOC dapat dilihat melalui aksi komunitas yang diwujudkan melalui kegiatan sebagai gerakan kebudayaan. Gerakan kebudayaan bersepeda bisa disebut sebagai langkah-langkah yang tersistem untuk mengarahkan masyarakat memakai sepeda onthel dalam aktivitas kesehariannya. Pada kenyataannya, masih banyak kendaraan lalu lalang mengganggu pengguna sepeda onthel. Oleh sebab itu, kata kuncinya adalah sistem yang berarti campur tangan dari program yang dicanangkan Pemerintah Kota Yogyakarta. Seperti Program jalur khusus sepeda dan Sego Segawe yang menghimbau pelajar mengendarai sepeda ke sekolah, begitu juga dengan pegawai.

Pelaksanaan gerakan kebudayaan bersepeda akan berdampak dalam irama dan gaya hidup, minimal pada pelajar dan pegawai di Kota Yogyakarta. Mereka akan menyesuaikan irama hidupnya dengan irama sepeda karena sepeda tidak secepat sepeda motor, maka mereka akan mempersiapkan segala lebih dini, tidak terburu-buru. Mereka pun menjadi lebih terdidik untuk hidup sederhana, efisien, dan sehat.

Teori Aksi yang termasuk ke dalam paradigma definisi sosial berusaha memahami kegiatan bersepeda dengan sepeda onthel di kalangan anggota JOC, dalam hal ini mereka tetap lebih dari sekedar hal-hal yang sifatnya kelompok, menggunakan sepeda onthel dipahami sebagai bagian dari aksi

komunitas untuk mencapai tujuan tertentu jadi tindakan mereka bukan tanpa tujuan.

Para anggota JOC yang kesemuanya berasal dari bermacam-macam daerah dari dalam maupun luar Kota Yogyakarta, dalam teori aksi dari Talcott Parsons menyatakan secara tidak langsung suatu aktivitas, kreativitas dan proses penghayatan diri individu. Dari semula Parsons menjelaskan teori aksi memang tidak dapat menerangkan keseluruhan aspek kehidupan sosial. Walaupun teori aksi berurusan dengan unsur-unsur yang paling mendasar dari kehidupan sosial, namun ia mengakui bahwa unsur-unsur yang mendasar itu tidaklah berurusan dengan keseluruhan struktur sosial. Sepeda onthel yang diminati anggota JOC, itu semua adalah cara, alat serta teknik untuk mencapai tujuannya yang tengah dibangun oleh anggota JOC.

2. Sepeda Onthel Sebagai Simbol yang digunakan JOC

Karakteristik para anggota JOC adalah mereka tidak terbatas dalam menggunakan satu makna terhadap sepeda onthel. Di dalam berkomunikasi mereka menggunakan simbol-simbol yang diungkapkan melalui kata-kata yang mengandung makna, namun memiliki arti yang dapat dimengerti secara sesama anggota JOC. Suatu makna dari sepeda onthel sebagai suatu simbol tergantung kepada kesepakatan sesama komunitas yang mempergunakan simbol itu, sehingga dapat ditangkap melalui proses penafsiran. Meskipun simbol bukanlah nilai itu sendiri, namun simbol sangatlah dibutuhkan untuk kepentingan penghayatan akan nilai-nilai yang diwakilinya. Dalam hal ini,

commit to user

perlu diingat JOC adalah suatu komunitas yang bertujuan untuk melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta, maka mereka perlu menyampaikan makna sepeda onthel itu sendiri sebagai simbol yang digunakan kepada masyarakat. Hal ini disebabkan karena sepeda onthel yang disimbolkan dengan beragam sebutan seperti simbol kederhanaan, simbol gaya hidup sehat, simbol kehidupan di pedesaan yang bebas polusi atau sama halnya seperti "sahabat" tidak begitu saja bisa langsung diterima dan dimengerti oleh semua orang di Kota Yogyakarta, maka simbol itu harus terlebih dulu ditafsirkan.

Hal ini dapat dipahami melalui pendapat Mead yang membedakan antara tanda-tanda alamiah (*natural signs*) dan simbol-simbol yang mengandung makna (*significant symbols*). *Natural signs* bersifat naluriyah serta menimbulkan reaksi yang sama bagi setiap orang. Sedangkan, *significant symbols* tidak harus menimbulkan reaksi yang sama bagi setiap orang. Satu hal yang perlu menjadi perhatian adalah bahwa simbol komunikasi merupakan proses dua arah di mana kedua belah pihak saling memberikan makna atau arti terhadap simbol-simbol itu.²⁰

Menurut pandangan Interaksionisme Simbolik, melalui proses berfikir itu maka tindakan manusia menjadi jauh lebih efisien dibandingkan dengan melalui proses belajar dengan coba-coba belaka. Dengan demikian tindakan sekarang dapat menjadi semacam tanggapan terhadap stimulus yang diharapkan di masa datang dan bagian-bagian tindakan tertentu dapat

²⁰ George Ritzer. *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada. 2009: 54-55

direncanakan segera untuk masa yang akan datang. Berfikir tidak hanya membawa orang ke masa datang, tetapi juga ke masa lalu.²¹

Teori Interaksionisme Simbolik yang juga termasuk ke dalam paradigma definisi sosial berusaha membentuk suatu komunitas melalui proses penafsiran dengan cara komunikasi antar individu dan antar kelompok dengan menggunakan simbol-simbol yang dipahami maknanya oleh para anggota JOC yang kemudian saling menyesuaikan makna dari simbol yang digunakan. Meskipun makna dari simbol itu sendiri memberikan pembatasan tindakannya, namun dengan kemampuan berfikir yang dimiliki mereka yang mempunyai kebebasan untuk menentukan tindakan dan tujuan-tujuan yang hendak dicapai secara bersama.

Dari hasil penelitian ini didapat beberapa informan yang tergabung dalam JOC tidak hanya memaknai sepeda onthel sebagai suatu simbol, melainkan dengan alasan bergabung dengan JOC dapat membentuk suatu komunitas dalam mencapai tujuan yang sama untuk melawan arus modernisasi, sehingga sepeda onthel kembali menjadi alat transportasi utama di Kota Yogyakarta. Tidak hanya karena alasan itu saja, tentunya beragam aksi komunitas melalui kegiatan yang berhubungan dengan sepeda onthel berarti mereka sedang menampilkan proses dialog yang disatukan dalam sebuah kebudayaan yang dapat mencerminkan sikap untuk berinteraksi mengikuti modernisasi. Jadi, karena adanya penggemar sesama sepeda onthel tentunya hal tersebut dapat mempermudah mereka mengayuh menyusuri jalan

²¹ Ibid: 58

sambil membawa kenangan akan kejayaan sepeda onthel, sehingga diketahui suatu gambaran akan keberadaan sepeda onthel agar tetap eksis yang secara umum terlihat dari peran JOC dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta.



BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pada penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Para anggota JOC yang dinilai cukup heterogen ini mempunyai beragam pendapat dalam memaknai sepeda onthel sebagai simbol yang digunakan. Ada banyak merek sepeda onthel yang digunakan oleh JOC, namun hal ini tidak menjadi permasalahan yang mendasari setiap pilihan, baik individu maupun kolektif. Mulai dari Simplex, Fongres, Phoniex, Batavus, dan Locomotief. Apabila dilihat dari segi bentuk sepeda onthel memiliki konstruksi tinggi, besar, dan kuat. Terlepas dari itu, JOC memiliki pandangan tersendiri yang semakin memperdalam kecintaan mereka terhadap sepeda onthel. Adapun beberapa pemaknaan sepeda onthel sebagai simbol yang digunakan JOC, sebagai berikut :

- a. Sepeda onthel dapat memberikan semangat yang tinggi.
- b. Sepeda onthel dapat menghangatkan suasana kota.
- c. Sepeda onthel merupakan alat transportasi sederhana yang dapat meramaikan budaya "ngontel" di masyarakat, khususnya pelajar dalam mengkampanyekan bersepeda untuk pergi ke sekolah.

commit to user

- d. Sepeda onthel dapat mengembalikan Jogja sebagai kota sepeda, meski dari segi kebutuhan sepeda onthel kalah bersaing dengan sepeda motor.
 - e. Sepeda onthel dapat digambarkan perasaan manusia sebagai manusia yang ingin hidup sehat.
 - f. Sepeda onthel dapat memberikan suatu bentuk kesenangan tersendiri.
 - g. Sepeda onthel itu identik dengan kehidupan di pedesaan yang bebas polusi.
 - h. Sepeda onthel sama halnya seperti "sahabat" yang selalu setia menemani.
2. Peran JOC melalui aksi komunitas dalam melestarikan sepeda onthel di Kota Yogyakarta, yaitu berkumpul di tiap malam minggu, berkeliling kota, touring, bakti sosial, tukar info seputar sepeda onthel dan pameran sepeda onthel. Selain itu, JOC juga ikut berpartisipasi dengan kegiatan dari Pemerintah Kota Yogyakarta yaitu berbagai event kesenian maupun budaya yang diselenggarakan di tiap sudut Kota Yogyakarta, seperti Jogja Java Carnival, Djokdja Onthel Carnival, peringatan SO1 Maret dalam bentuk peluncuran program Sego Segawe Pemerintah Kota Yogyakarta dan berpartisipasi dalam memperingati hari besar Nasional. Dari kegiatan yang dilakukan JOC tersebut, masyarakat memberikan respons atau sikap yang memiliki tiga komponen yang

saling menunjang yaitu komponen kognitif, afektif dan konatif dan hal ini yang menjadi tolak ukur eksistensi sepeda onthel di Kota Yogyakarta.

B. Implikasi

Berdasarkan pada penelitian yang telah dilakukan beserta analisisnya, maka dapat diuraikan implikasi-implikasinya sebagai berikut :

1. Implikasi Empiris

Implikasi empiris dalam penelitian ini adalah pada hal penelitian ini tidak dapat mengungkapkan secara mendetail. Penelitian ini kurang dapat memperoleh gambaran yang menunjukkan eksistensi sepeda onthel di Kota Yogyakarta, karena peneliti memperoleh data dari informan yang menjabat Kepengurusan JOC yang terdapat beragam status, seperti, pelajar, mahasiswa dan pekerja. Namun, pada kenyataannya para informan yang masih duduk di bangku sekolah kurang memahami seluk beluk merek sepeda onthel. Hal ini disebabkan oleh para anggota JOC membangun sepeda onthel dengan cara “kanibal”, artinya dari rangka, bel persneling, ban dan sebagainya diperoleh dari beragam merek. Sehingga, sebagian para anggota JOC kurang menggambarkan sepeda onthel yang dimilikinya secara mendetail. Terlepas dari itu, dalam penelitian ini telah mampu menangkap gambaran pemaknaan sepeda onthel sebagai simbol yang digunakan oleh para anggota JOC.

Implikasi empiris yang lain dalam penelitian ini adalah tidak terungkapnya mengenai persaingan antara JOC dengan komunitas sepeda onthel lainnya yang ada di Kota Yogyakarta. Persaingan antar komunitas sepeda onthel dalam melakukan berbagai kegiatan untuk menarik masyarakat bergabung dengan komunitas tersebut. Komunitas yang memiliki penampilan yang paling menariklah yang menjadi alasan untuk bergabung dengan komunitas sepeda onthel di Kota Yogyakarta. Sehingga, perlu adanya penambahan perumusan masalah dari penelitian ini agar dapat menangkap gambaran yang terjadi secara lebih mendetail..

2. Implikasi Teoritis

Kelemahan penggunaan teori ini adalah gambaran yang didapatkan sangat luas dan untuk memperoleh data lapangan membutuhkan waktu yang cukup lama karena teori ini menggali banyak hal mengenai tindakan sosial yang dilakukan JOC. Hal ini dikarenakan dari sekian banyak anggota JOC, informan yang diambil hanya 8 orang yang dipilih berdasarkan Kepengurusan JOC dan 5 orang dari masyarakat Kota Yogyakarta yang dianggap mengetahui dan berhubungan dengan masalah peneliti secara mendalam, sehingga untuk memperoleh gambarannya harus satu per satu diperoleh gambaran dari data informan berdasarkan teori yang digunakan.

Dalam penelitian ini, peneliti juga menggunakan Teori Interaksionisme Simbolik. Dengan teori ini peneliti berusaha

menggambarkan pemaknaan sepeda onthel sebagai simbol yang digunakan JOC melalui interaksi antar individu, dalam penggunaan simbol-simbol, interpretasi atau dengan saling berusaha untuk saling memahami maksud dari tindakan masing-masing. Jadi, dalam proses interaksi itu bukan suatu proses di mana adanya stimulus secara otomatis dan langsung menimbulkan tanggapan atau respons, tetapi antara stimulus yang diterima dan respon yang terjadi sesudahnya, diantarai oleh proses interpretasi yang dilakukan oleh JOC. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, peneliti mengakui kurang luasnya Teori Interaksionisme Simbolik dalam menggali pemaknaan sepeda onthel sebagai simbol yang digunakan JOC. Hal ini terbukti dengan peneliti yang hanya mengambil 8 orang sebagai informan dari sekian banyak anggota JOC, maka dari itu perlu waktu yang cukup lama untuk memperoleh data lapangan agar memperoleh data yang sesuai.

3. Implikasi Metodologis

Penelitian yang berjudul “Peran Jogja Onthel Community (JOC) dalam Melestarikan Sepeda Onthel di Kota Yogyakarta” ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif dengan menggunakan metode studi kasus. Sehingga dalam penelitian ini peneliti mempelajari, menerangkan, atau menginterpretasi suatu kasus peran suatu komunitas yang mempunyai tujuan yang hendak dicapai.

Peneliti dalam penelitian ini, peneliti mengambil informan dengan teknik sampel bertujuan (*purposive sampling*) dan data yang peneliti

commit to user

peroleh berupa wawancara, observasi dan dokumentasi. Namun, dalam menggali data di lapangan peneliti mengalami kesulitan ketika beberapa informan menjawab pertanyaan yang peneliti ajukan dengan jawaban yang pendek dan singkat sehingga peneliti merasa bingung dengan maksud jawab dari informan tersebut. Sehingga peneliti harus berulang kali menggali lagi maksud dari jawaban beberapa informan tersebut. Selain itu, terbentur pada kurang maksimalnya intensitas bertemu dengan informan yang dipilih berdasarkan Kepengurusan JOC, karena para informan mempunyai kesibukan di luar hal-hal yang berhubungan dengan JOC.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan dan implikasi seperti diuraikan diatas, peneliti merekomendaasikan saran sebagai berikut :

1. Pemerintah Kota Yogyakarta

Diharapkan akan muncul lebih banyak kegiatan-kegiatan, seperti bersepeda yang bertujuan untuk mengarahkan masyarakat memakai sepeda onthel dalam aktifitas kesehariannya. Selain itu, diharapkan jalur khusus sepeda disterilkan dari kendaraan bermotor sehingga masyarakat dapat merasa aman bersepeda di Kota Yogyakarta.

2. JOC

Diharapkan untuk kedepan, jika akan mengadakan kegiatan, seluruh anggota JOC dapat berkumpul dalam hal melestarikan

sepeda onthel di Kota Yogyakarta. Mengingat Kota Yogyakarta dikenal sebagai kota sepeda yang dapat menjadi kebanggaan masyarakat.

3. Masyarakat Kota Yogyakarta

Sekarang perkembangan transportasi berkembang dengan pesat, dapat dilihat beberapa alat transportasi seperti sepeda motor dan mobil yang sangat banyak digunakan oleh masyarakat yang secara tak langsung ikut andil mengotori udara dan kota menjadi tercemari. Diharapkan hal ini dapat menjadi pacuan untuk mengarahkan masyarakat beralih memakai sepeda onthel yang tidak hanya ikut serta melestarikan salah satu warisan bersejarah dari zaman dulu, namun juga lebih sehat dibandingkan naik kendaraan bermotor. Meskipun dari segi kecepatan, sepeda onthel kalah dengan sepeda motor, tetapi persoalannya bukan “siapa cepat dia dapat”.

4. Peneliti menyadari penelitian ini mempunyai kekurangan dalam hal akses informasi sehingga diharapkan penelitian ini dapat membuka jalan bagi penelitian selanjutnya karena penelitian yang berhubungan dengan sepeda onthel, masih jarang dijumpai.